

**Technická univerzita v Liberci  
Hospodářská fakulta**

Studijní program: N 6202 – Hospodářská politika a správa

Studijní obor: Pojišťovnictví

**Likvidace pojistných událostí v neživotním pojištění**

**Liquidation of Non-Life Insurance Claims**

DP – PO – KPO – 2009 – 19

**PETRA ŠINDLEROVÁ**

Vedoucí práce: doc. Ing. Arnošt Böhm, CSc., KPO

Konzultant: Ing. Pavel Východský, VŘ ČP a.s.

Počet stran: 85

Počet příloh: 0

Datum odevzdání: 20. května 2009

## **Prohlášení**

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci dne 20. května 2009

.....

Petra Šindlerová

## **Poděkování**

Tímto bych chtěla poděkovat panu doc. Ing. Arnoštu Böhmovi, CSc., za odborné vedení diplomové práce, za užitečné informace, rady a připomínky, které mi poskytoval v průběhu psaní této práce.

Dále bych chtěla poděkovat panu Ing. Pavlu Východskému za poskytnutí informací a postřehů z praxe v oblasti pojistných podvodů.

Na závěr bych chtěla poděkovat panu Ing. Lubomíru Mazánkovi, likvidátorovi pojistných událostí z pojišťovny Kooperativa, a.s., za jeho odbornou pomoc z oblasti likvidace pojistných událostí.

## **Anotace**

Tématem mé diplomové práce je Likvidace pojistných událostí v neživotním pojištění. Při jejím zpracování jsem se, vzhledem k rozsáhlosti tématu zaměřila především na likvidaci pojistných událostí v oblasti pojištění odpovědnosti a havarijního pojištění.

Diplomová práce je rozdělena do 5 samostatných kapitol.

První část je zaměřena na pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Podrobně rozebírá zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a směrnice EU o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Druhá část se věnuje různým typům škod, které mohou v souvislosti s pojistnými událostmi nastat a jejich náhradám z pohledu občanského zákoníku.

Třetí kapitola je zaměřena na havarijní pojištění a vybraný pojistný produkt konkrétního pojistitele.

Ve čtvrté kapitole se podrobně zabývám samotným procesem likvidace pojistných událostí v pojištění motorových vozidel.

Poslední pátá část je okrajově zaměřena na problematiku pojistných podvodů.

## **Klíčová slova**

Likvidace pojistných událostí

Likvidátor

Motorové vozidlo

Odpovědnost

Pojistitel

Pojistník

Pojistná událost

Pojistné plnění

Pojistný podvod

Pojištění

Poškozený

Povinné ručení

Škoda na zdraví

Věcná škoda

## **Annotation**

The topic of the master thesis with 5 separate chapters is "Liquidation of Non-Life Insurance Events". Because the topic is very extensive, I focus primarily on the settlement of claims in liability insurance and accident insurance.

The first part provides a detailed analysis of the Liability Insurance Act of motor vehicles and of European regulations on liability insurance for damage caused by operation of vehicles.

The second section deals with different types of compensations and damage that may occur in connection with insurance events, as relevant in connection to the Civil Code.

The third chapter focuses on motor damage insurance and a selected product of a particular insurer.

In the fourth part I clarify in detail the actual process of settlement of claims in motor insurance.

The fifth and concluding part marginally examines issues of insurance fraud.

## **Keywords**

Liquidation of claims

Liquidator

Motor vehicle

Liability

Insurer

Policy holder

Claim

Policy money

Insurance fraud

Insurance

Injured person

Motor Third Party Liability

Health damage

Material damage

## Obsah

Seznam zkratk a symbolů .....	12
Seznam tabulek.....	14
Úvod .....	15
1 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA.....	17
1.1 Historie pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla.....	17
1.2 Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla .....	19
1.3 Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla .....	19
1.3.1 Česká kancelář pojistitelů.....	24
1.4 Směrnice EU týkající se pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla.....	28
2 ZPŮSOB A ROZSAH NÁHRADY ŠKODY .....	33
2.1 Věcná škoda a ušlý zisk.....	33
2.2 Škody na zdraví .....	34
2.3 Ztráta na výdělku .....	35
2.4 Náhrada za ztrátu na důchodu .....	36
2.5 Náhrada škody při usmrcení .....	36
3 HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ .....	38
3.1 Charakteristika havarijního pojištění.....	38
3.2 Historie havarijního pojištění .....	39
3.3 Výplata pojistného plnění.....	40
3.4 Jaká rizika kryje havarijní pojištění.....	40
3.5 Oceňování vozu a následná kalkulace pojistné částky .....	41
3.6 Spoluúčast.....	42
3.7 Havarijní pojištění – produkt GLOBAL pojišťovny Kooperativa .....	42



3.7.1 Možné varianty základního pojištění a doplňkových připojištění.....	43
3.7.2 Sazbotvorné prvky a výše pojistného .....	43
3.7.3 Výluky z pojištění.....	45
3.7.4 Pojistná hodnota, pojistná částka.....	45
3.7.5 Pojistné plnění .....	46
3.7.6 Výhody při sjednání pojištění.....	47
3.7.7 Sjednání havarijního pojištění v praxi .....	49
<b>4 LIKVIDACE POJISTNÝCH UDÁLOSTÍ V POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL</b>	
.....	51
4.1 Právní úprava pojištění a likvidace pojistných událostí .....	51
4.2 Zákonné skutečnosti ovlivňující likvidaci pojistných událostí .....	53
4.3 Pojistitel a proces likvidace pojistné události.....	55
4.4 Obecné zásady likvidace pojistné události .....	56
4.5 Způsoby likvidace pojistných událostí na vozidlech.....	56
4.5.1 Likvidace podle účtů za opravu.....	57
4.5.2 Likvidace rozpočtem nákladů na opravu.....	58
4.5.3 Totální (úplné) škody .....	58
4.6 Skutečná škoda – majetková újma.....	59
4.6.1 Stanovení skutečné škody.....	60
4.7 Postup likvidátora při likvidaci PU .....	63
4.7.1 Činnost likvidátora .....	63
4.7.2 Revize spisu pojistné události a činnosti revidujícího.....	64
4.7.3 Rezerva na pojistná plnění (RBNS) .....	64
4.8 Příklad z praxe .....	66
4.8.1 Vylíčení událostí.....	66
4.8.2 Náhrady škody na majetku poškozeného .....	68

4.8.3 Náhrada škody na zdraví poškozených .....	69
4.8.4 Náhrada za ztrátu na výdělku .....	70
4.8.5 Celkově vyplacené pojistné plnění .....	70
<b>5 POJISTNÝ PODVOD .....</b>	<b>71</b>
5.1 Právní úprava pojistného podvodu .....	71
5.2 Typy pojistných podvodů .....	73
5.2.1 Podvody v pojistných událostech a jejich charakteristiky .....	73
5.2.2 Pojistné podvody v obchodě .....	74
5.2.3 Pojistné podvody v platbách .....	75
5.3 Prevence proti pojistným podvodům .....	75
5.3.1 Procesní prevence .....	75
5.3.2 Produktová prevence .....	76
5.3.3 Behaviorální prevence .....	76
5.3.4 Novinka v boji proti pojistným podvodům .....	77
5.4 Statistiky pojistného podvodu ve specifických oblastech pojištění .....	78
<b>Závěr .....</b>	<b>80</b>
<b>Seznam použité literatury .....</b>	<b>82</b>

## Seznam zkratk a symbolů

%	procent
§	paragraf
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
cm <sup>3</sup>	kubický centimetr
CSc.	kandidát věd
č.	číslo
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČR	Česká republika
ECU	evropská měnová jednotka (European Currency Unit)
EHS	Evropský hospodářský prostor
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EUR	euro
Ing.	inženýr
Kč	koruna česká
Kčs	koruna československá
kg	kilogram
Km/h	kilometry za hodinu
kW	kilowatt
km	kilometr
min.	minimálně
např.	na příklad
OZ	občanský zákoník
PČR	Policie České republiky
RBNS	rezerva na pojistná plnění (Reported but not settled)
s	sekunda
Sb.	sbírka
tis.	tisíc
tzv.	takzvaný

TUL	Technická univerzita v Liberci
VPP	všeobecné pojistné podmínky
VW	Volkswagen
ZPP	zvláštní pojistné podmínky

## Seznam tabulek

Tab. 1 Stupnice systému bonus .....	47
Tab. 2 Přehled ročního pojistného produktu Global u tří typů pojistné ochrany .....	50
Tab. 3 Celková výše vyplaceného pojistného plnění .....	70
Tab. 4 Přehled sazeb odnětí svobody za spáchání trestného činu pojistného podvodu.....	71
Tab. 5 Přehled sazeb odnětí svobody za spáchání trestného činu pojistného podvodu po novele trestního zákoníku.....	72
Tab. 6 Počet všech případů vyšetřovaných pojistných podvodů ve vybraných oborech pojištění .....	78

## Úvod

Tématem mé diplomové práce je likvidace pojistných událostí v neživotním pojištění. Rozhodla jsem se téma zúžit pouze na okruh likvidace v pojištění motorových vozidel. Chtěla bych přiblížit postup likvidace ze strany pojistitele i pojistníka a taktéž nastínit některé právní předpisy, které likvidaci upravují z legislativního hlediska.

V první části práce se zaměřím na pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Jen lehce se zmíním o historii tohoto pojištění a větší část věnuji právní úpravě jak z hlediska národní legislativy, tak z hlediska směrnic EU. Vstup České republiky do EU způsobil významné změny ve všech oborech, stejně tak i v oboru pojišťovnictví a konkrétně i v občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Proto bylo, je a stále bude nutné českou legislativu doplňovat a rozšiřovat o doporučení EU.

Druhá část diplomové práce se zbývá jednotlivými druhy škod, které mohou v souvislosti se vznikem pojistné události v pojištění motorových vozidel vzniknout. Zaměřím se na odškodňování těchto škod z pohledu občanského zákoníku.

Jelikož se zaměřuji na pojištění motorových vozidel a následnou likvidaci škod, zmíním i druhý typ pojištění motorových vozidel, který se na našem pojistném trhu nabízí, a to havarijní pojištění. Obecně charakterizuji tento druh pojištění a analyzuji konkrétní pojistný produkt od vybraného pojistitele.

Stěžejní částí práce je 4. kapitola, která se samotnou likvidací pojistných událostí zabývá. Úsek likvidace je důležitou vizitkou každé pojišťovny. Pojistníci si právě pro případ pojistné události pojištění uzavírají, a jen proto platí pojistné. Až v případě kdy nastane škoda, se ukáže, zda pojištění, které si sjednali, je dobré nebo špatné.

Likvidace škod spolurozhoduje o úspěchu či neúspěchu pojišťovny na trhu. Pojistníci dříve nebo později vypovědí smlouvy pojišťovně, která je nalákala na nízké sazby pojistného, ale při vyřizování pojistných událostí způsobovala problémy. A naopak ti, kteří jsou s pojišťovnou v tomto směru spokojeni, se stanou stálými a věrnými klienty pojišťovny.

Je zřejmé, že je tato činnost pojistitelů velmi důležitá, a proto by ji měli věnovat náležitou pozornost.

S vyřizováním pojistných nároků úzce souvisí páchání pojistných podvodů. Touto problematikou se budu zabývat v poslední části práce, ovšem jen okrajově, neboť je tato oblast velmi široká a rozsáhlá.

# **1 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA**

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, častěji označováno jako povinné ručení, je povinné smluvní pojištění, které je povinen uzavřít vlastník vozidla s jedním z pojišťovatelů, který má licenci tento produkt na našem pojistném trhu prodávat. Licenci k provozování tohoto pojištění získalo v roce 2000 12 pojišťoven, kdy byl nahrazen monopol jedné pojišťovny, konkrétně České pojišťovny. Sjednat povinné smluvní pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je základní povinností každého vlastníka motorového vozidla.

Základním smyslem povinného ručení je zajistit ochranu v podobě finanční kompenzace, pokud jeden způsobí škodu druhému motorovým vozidlem. Povinné ručení ale neuhradí škody na vozidle, které danou škodu způsobilo. Proti škodám vzniklým v důsledku havárie, odcizení nebo neoprávněného užití vozidla se využívá havarijního pojištění. To sice není povinné, ale uzavřít se vyplatí hlavně u novějších vozidel, kde se oprava i malé škody může vyšplhat do desítek tisíc korun. O tomto druhu pojištění motorových vozidel se budu zmiňovat dále.

[13]

## **1.1 Historie pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla**

Významným mezníkem v oblasti pojištění odpovědnosti byl 26. březen 1935, kdy byl vydán zákon č. 81/1935 Sb. o jízdě motorovými vozidly. Tento zákon stanovil povinnost tohoto pojištění u všech vozidel, nejen pouze u vozidel sloužících ve veřejné dopravě osob, jak tomu bylo před schválením tohoto zákona.

Byly stanoveny minimální výše pojistných částek a to následovně:

- pro úraz jedné osoby ve výši 50 000 Kčs,
- pro věcné škody částkou 10 000 Kčs,
- u osobních a nákladních automobilů částkou 200 000 Kčs,
- u autobusů a motorových vlaků částkou 400 000 Kčs.



Dále tento zákon upravoval povinnost vytvořit fond na podporu při úrazech motorovými vozidly. Do tohoto fondu pojistitelé přispívali částkou ve výši 1% z čistého pojistného. Z těchto prostředků se např. vyplácely škody na zdraví, pokud byla škoda způsobena nezjištěným pachatelem apod.

Další povinností pojišťoven bylo např. vydávání potvrzení pro majitele vozidel na jakou částku bylo vozidlo pojištěno a na které období bylo pojistné zaplacené a další povinnosti, týkající se administrativy.

V tzv. velkém automobilovém zákoně č. 81/1935 Sb. byly ve větší míře chráněny zájmy majitelů vozidel než zájmy poškozených stran. Proto bylo nutné rozšířit rozsah a obsah povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu. Pojištění se proto změnilo z povinného pojištění na zákonné, kdy se vznik pojištění vázal na samotnou existenci vozidla a jeho majitele a ne na pojistnou smlouvu.

Takováto forma pojištění byla v Československu zavedena zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu na cestách. Podle tohoto nově přijatého zákona byly osoby odpovědné za provoz motorového vozidla pojištěny u Československé pojišťovny. Pojištění se vztahovalo pouze na motorová vozidla, která byla v provozu na československém území. V zákoně byly uvedeny i výluky, kdy pojišťovna neplnila např. za škodu na věcech přepravovaných vozidlem, škody způsobené vojenskými motorovými vozidly za války apod., jakož i postihy vůči pojištěné osobě, která pojistné neplatila a to ve výši 10% z částek, které pojišťovna vyplatila poškozenému.

Zákon tedy nahrazoval jak všeobecné pojistné podmínky, tak pojistnou smlouvu. Určoval, kdo se musí pojistit, u koho a za kolik. Rozsah pojistného krytí byl poměrně rozsáhlý a limity pojistného plnění prakticky nebyly. Administrativa byla velmi jednoduchá, nebylo třeba vyhotovovat pojistky, dokladem o pojištění byla státní poznávací značka s tím, že nezaplacení pojistného nemělo žádný vliv na případné pojistné plnění. V průběhu let se zákon několikrát novelizoval a tato právní úprava se prakticky dochovala až do konce tisíciletí.

Po roce 1989, kdy v České republice nastaly změny jak v ekonomické tak politické sféře, bylo nutné zákon přizpůsobit novému prostředí. Postupně se novelizoval a měnil, ale nový zákon byl vytvořen až po deseti letech od sametové revoluce tj. v roce 1999.

[6], [9]

## **1.2 Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla**

Pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla je upraveno především zákonem č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kterým jsou do českého právního řádu implementovány ustanovení některých směrnic EU<sup>1</sup>, dále pak zákonem č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě. Právní úprava odpovědnosti za škodu je dána zákonem č. 40/1964 Sb. občanský zákoník - § 415 až § 450. Pojistné plnění, které je poskytováno z pojištění odpovědnosti, je upraveno taktéž občanským zákoníkem § 442.

## **1.3 Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla**

---

<sup>1</sup> Směrnice rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnic Rady 72/430/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Rady 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Třetí směrnice Rady 90/232//EHS ze dne 14. května 1990 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/26/ES ze dne 16. května 2000 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EDS a 88/357/EHS, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Jak jsem již zmínila, povinné ručení je upraveno především tímto zákonem. Tento zákon nabyl účinnosti jako celek 1. 1. 2000 a byl uveden do souladu s právem Evropského společenství zákonem č. 47/2004 Sb., který nabyl účinnosti dnem 1. 5. 2004.

V tomto zákoně jsou uvedeny jednotlivé aspekty pojištění odpovědnosti.

### Pojistná smlouva

Povinné ručení vzniká sepsáním smlouvy mezi pojištěným, obvykle majitelem vozidla a pojistitelem. Pojistnou smlouvu však může uzavřít i osoba, která je osobou odlišnou od majitele vozidla nebo řidiče vozidla. Pokud by majitel vozidla smlouvu s některým z pojistitelů nesjednal, hrozí mu pokuta ve výši od 5000 Kč do 40 000 Kč.

Pojištění většinou nabývá účinnosti hned po podpisu této smlouvy. To znamená, že pokud by pojištěný způsobil škodu takto pojištěným vozidlem cestou z pobočky pojišťovny, tato škoda by byla hrazena z povinného ručení.

Před novelou tohoto zákona byl pojistitel povinen bezprostředně po uzavření smlouvy vydat doklad o pojištění odpovědnosti pojištěnému a na jeho žádost tzv. zelenou kartu. Po novele se tato povinnost pojišťoven zcela ruší a pro nově sjednané pojištění se jako doklad o sjednaném pojištění vystavuje pouze zelená karta. Tento doklad můžeme charakterizovat jako mezinárodní osvědčení, prokazující uzavřené povinné ručení vozidla.

Pojistná smlouva by měla obsahovat minimálně údaje o účastnících smlouvy, o vozidle, o délce sjednaného pojištění, o způsobu a výši placení pojistného plnění, o limitech pojistného plnění atd. Limitem se rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Limit pojistného plnění musí být:

- pro škodu na zdraví a usmrcení nejméně 35 miliónů Kč na každého zraněného nebo usmrceného,
- pro věcnou škodu a ušlý zisk nejméně 35 miliónů Kč bez ohledu na počet poškozených. Pokud by součet nároků převýšil limit pojistného plnění, pojistné plnění se každému z poškozených snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených.

Takto zákonem stanovené limity jsou pouze minimální, v pojistné smlouvě lze dohodnout i limity vyšší (eventuálně je možno sjednat pojištění bez omezení těmito limity). Při likvidaci je nutné se těmito uvedenými limity v konkrétní pojistné smlouvě řídit.

Pokud způsobená škoda přesáhne sjednaný limit, rozdíl je povinna uhradit osoba odpovědná za škodu. S konečnou likvidací škody, u které součet nároků více poškozených přesáhne tento limit, by se mělo počkat do doby, než se přihlásí všichni poškození, uplatní své nároky a prokáží jejich výši. V praxi však nelze likvidaci takto prodlužovat a řešením bývá poskytování záloh.

[22]

#### Rozsah pojištění odpovědnosti

Pojištění odpovědnosti se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě<sup>2</sup>. Pojištěným je zásadně provozovatel vozidla a to z pohledu objektivní odpovědnosti za škodu, která nevzniká zaviněním, ale pouze na základě naplnění právem stanovených předpokladů objektivní povahy. Je to tzv. odpovědnost za následek.

Naopak v případě subjektivní odpovědnosti, u které se vyžaduje zavinění, za škodu odpovídá provozovatel vozidla společně s tím, kdo škodu způsobil. Z toho vyplývá, že pojištěnou osobou lze v praxi určit pouze v případě vzniku škodné události, a to v závislosti na druhu odpovědnosti za škodu. Pojištění se proto vztahuje nejen na odpovědnost provozovatele, ale i na odpovědnost řidiče.

Není-li v zákoně stanoveno jinak, má pojištěný nárok, aby za něj pojistitel hradil v rozsahu a ve výši podle zvláštního právního předpisu (občanský zákoník § 442 a následující) poškozeným uplatněné a prokázané nároky na náhradu:<sup>3</sup>

- a) škody na zdraví nebo usmrcením,

---

<sup>2</sup> § 6 odstavec 1 zákon č. 168/199 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

<sup>3</sup> § 6 odstavec 2 písmene a, b, c zákona č. 168/199 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

- b) škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat (dále jen „věcná škoda“),
- c) škoda, která má povahu ušlého zisku
- d) účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c) výše

Pojistné plnění se vyplácí pouze v případě, pokud ke škodné události, za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění. Škoda se hradí v penězích, maximálně však do výše příslušného limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě.

Teritoriální rozsah pojištění odpovědnosti je upraven tak, že se pojištění vztahuje na všechny země, které jsou vyznačeny na zelené kartě. Minimálně by měly být vyznačené všechny členské státy Evropské unie a státy uvedené v seznamu států, které stanoví Ministerstvo financí prováděcí vyhláškou. Pokud ke škodě dojde během přímé cesty tuzemského vozidla mezi dvěma územími členských států, odpovědnost za škodu se posuzuje podle místa vzniku škody a řídí se právem místa vzniku škody.

Tento zákon také obsahuje negativní vymezení rozsahu pojištění odpovědnosti neboli výluky z pojištění. Pojistitel nehradí: <sup>4</sup>

- a) škodu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena,
- b) škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci a škody, které mají povahu ušlého zisku, za které pojištěný odpovídá svému manželu, nebo osobám které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti. Tato výluka se však nevztahuje na škody na zdraví nebo usmrcení,
- c) škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, jakož i na věcech přepravovaných tímto vozidlem, s výjimkou škody způsobené na věci, kterou měla tímto

---

<sup>4</sup> § 7 odstavec 1 písmene a, b, c, d, e, f, g, h zákona č. 168/199 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

vozidlem přepravovaná osoba v době škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu, v jakém pojištěný za škodu odpovídá,

d) škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, škody, které mají povahu ušlého zisku, které vznikly mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedená-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla (v tomto případě je nutné rozlišovat mezi pojmy jízdní souprava a vlečení vozidla),

e) škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla,

f) náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla tato škoda způsobena,

g) škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodu nebo soutěži, s výjimkou škody způsobené při takovéto účasti, jestliže je řidič při tomto závodu nebo soutěži povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích,

h) škodu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí.

Další výluky se týkají případů, kdy byla škoda způsobena vlastníku vozidla provozem jeho vozidla, které v době vzniku škody řídila jiná osoba. Jde například o držitele a leasingového nájemce, což je osoba, která si vozidlo zapůjčila od fyzické nebo právnické osoby. V tomto případě je pojistitel povinen hradit pouze škodu na zdraví nebo usmrcení.  
[22], [7]

### Pojistné plnění

Poškozený má právo, aby mu pojistitel, u kterého je škůdce pojištěn, vyplatil příslušné pojistné plnění. Pokud se jedná o nárok z garančního fondu, obrátí se poškozený na Českou kancelář pojistitelů (viz podkapitola 1.3.5). Pojistné plnění je splatné do 15 dnů od skočení šetření, kterým se zjišťuje rozsah povinnosti pojistitele plnit nebo jakmile pojistitel obdrží pravomocné rozhodnutí soudu o výši náhrady škody. Šetření události je pojistitel povinen

provést bez zbytečného odkladu ve lhůtě do 3 měsíců od uplatnění práva na pojistné plnění.

[22]

### Škodní zástupce

Pojistitelé se sídlem na území České republiky mají povinnost v ostatních členských státech, pokud zde nemají povolení provozovat pojištění odpovědnosti, stanovit škodního zástupce. Škodní zástupce jedná jménem a na účet pojistitele a vyřizuje vzniklé nároky vůči poškozeným, pokud škodu způsobilo vozidlo pojištěné u daného pojistitele.

Škodní zástupce může tuto činnost provádět i pro více pojistitelů současně a jeho jmenování není považováno za zřízení pobočky ani za formu usazení v jiném členském státě. Pokud je škodní zástupce fyzickou osobou, měl by mít na území členského státu, kde je pověřen provádět tuto činnost, bydliště. Současně pokud je právnickou osobou, měl by mít na území daného členského státu své sídlo. Veškeré údaje o zástupci musí být sděleny Kanceláři a musí být pravidelně aktualizovány. Ostatní členské státy musí rovněž jmenovat škodního zástupce pro Českou republiku.

[22]

### **1.3.1 Česká kancelář pojistitelů**

Česká kancelář pojistitelů (dále jen ČKP) je profesní organizací pojistitelů, kteří jsou oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tato organizace byla zřízena 30. července 1999 v Praze. Je považována za tuzemskou pojišťovnu, tudíž musí být právnickou osobou zapsanou v obchodním rejstříku.

Povinné členství v této organizaci vzniká automaticky pojistiteli se sídlem na území České republiky nebo pobočce pojistitele z třetího státu nabytím právní moci rozhodnutí o udělení licence České národní banky k provozování tohoto pojištění. V současné době má ČKP těchto 15 členů:

- AIG pojišťovna
- Allianz pojišťovna
- AXA pojišťovna
- Česká podnikatelská pojišťovna
- Česká pojišťovna
- ČSOB pojišťovna
- Direct pojišťovna
- Dolnorakouská pojišťovna
- Generali pojišťovna
- Hasičská vzájemná pojišťovna
- Kooperativa pojišťovna
- Slavia pojišťovna
- Triglav pojišťovna
- Uniqa pojišťovna
- Wüstenrot pojišťovna

Členem ČKP se může stát i zahraniční pojistitel z jiného členského státu EU nebo států, které tvoří Evropský hospodářský prostor. V tomto případě by to byl pojistitel, provozující pojištění odpovědnosti v ČR buď na základě práva zřizovat pobočky – právo usazení se (freedom of establishment) nebo na základě práva dočasně poskytovat služby (freedom of services). V tomto případě se pojistitel stává členem ČKP až dnem zahájení činnosti v tomto pojistném odvětví na našem území.

[13]

#### Garanční fond

Garanční fond je tvořen pojistným, které Kancelář inkasuje z hraničního pojištění, a příspěvky, které do fondu platí členové ČKP.

Z tohoto fondu Kancelář poskytuje poškozeným plnění za škodu na zdraví nebo usmrcení, pokud tuto škodu způsobilo nezjištěné vozidlo a za kterou odpovídá nezjištěná osoba.



Dalším případem, kdy se plní z garančního fondu je situace, kdy škodu způsobilo vozidlo, za které odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti.

Toto jsou případy, kdy za škodu odpovídá občan, který nesplnil svou zákonnou povinnost, ať už se jedná o povinnost sjednání pojištění odpovědnosti, nebo pokud ujel z místa nehody. Dále může být problém na straně pojistitele. Kancelář také hradí škodu způsobenou provozem vozidla pojištěného u pojišťovny, která z důvodu svého úpadku není schopna plnit své závazky.

Kancelář také hradí škody způsobené provozem cizozemského vozidla, pojištěného hraničním pojištěním. Dále hradí škody způsobené provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká povinnost při provozu vozidla na území České republiky uzavřít hraniční pojištění (to znamená řidiči s platnou zelenou kartou vydanou pojišťovnou v cizím státě).

Výplatou plnění z garančního fondu vzniká Kanceláři právo vůči tomu, kdo za škodu odpovídá, a má právo na náhradu toho, co za něj pojišťovna plnila.

### Hraniční pojištění

Na území České republiky nesmí být na veřejných pozemních komunikacích provozováno vozidlo bez pojištění odpovědnosti, samozřejmě až na výjimky, které jsou uvedeny v zákoně. Tuto povinnost mají jak řidiči tuzemských vozidel tak cizozemských vozidel. Pokud je řidič cizozemského vozidla držitelem platné zelené kartky, kterou vydal pojistitel v cizím státě nebo řidič, jehož pojištění odpovědnosti na našem území je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu, může bez jakýchkoli problémů využívat provozu na našich komunikacích.

Ostatní řidiči zahraničních vozidel jsou ze zákona povinni uzavřít pojistnou smlouvu s Českou kanceláří pojistitelů tzv. hraniční pojištění. Toto pojištění se uzavírá zaplacením pojistného a to na dobu pobytu na našem území, nejméně však na dobu 15 dnů. Dříve se sjednávalo na silničních hraničních přechodech, v dnešní době se zpravidla uzavírá ve vnitrozemí u vybraných pojistitelů.

Uzavření hraničního pojištění kontroluje Policie ČR. Pokud by Policie ČR zjistila, že je vozidlo provozováno bez platného pojištění, nesmí umožnit jeho další jízdu bez zaplacení trojnásobku běžně splatného pojistného, nejméně však 10 000 Kč.

### Zelená karta

Zelená karta je mezinárodní kartou automobilového pojištění a řidič touto kartou prokazuje uzavřené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Karta se vydává po uzavření pojistné smlouvy.

Na této kartě jsou vyznačeny státy, ve kterých platí u nás sjednané povinné ručení. Nejen, že se touto kartou prokazuje pojištění vozidla, ale umožňuje i vstup na území cizího státu bez nutnosti uhradit pojistné požadované orgány na území cizího státu, tzv. hraniční pojištění. Na první straně karty jsou rozeznávací značky států, které jsou členy Rady kancelářů. Podmínkou platnosti zelené karty v té které zemi pak je, aby její rozeznávací značka nebyla přeškrtnuta.

Likvidace škod je upravena Dohodou o likvidaci škod ze zelených karet a Multilaterální dohodou o zárukách mezi národními kanceláři. Šetření o okolnostech dopravní nehody provádí národní kancelář země, ve které k nehodě došlo. Ta informuje příslušnou kancelář země, ze které pochází škůdce nebo jednu z pojišťoven kanceláře, která vydala doklad o pojištění. Jednající kancelář většinou pověří některou z místních pojišťoven, aby danou dopravní nehodu vyřešila a vyřídila veškeré nároky a uhradila škodu poškozenému.

Po předložení dokladu o platbě škody má pojišťovna právo na úhradu dané částky od pojišťovny, s níž má škůdce pojistnou smlouvu uzavřenou. Likvidace pojistných událostí z pojištění odpovědnosti probíhá vždy v zemi a podle práva místa vzniku škody a je prováděna prostřednictvím národní kanceláře země, ve které došlo k dopravní nehodě.

[22], [13]

## **1.4 Směrnice EU týkající se pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla**

K pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla za dobu existence Evropského unie vzniklo 5 směrnic. Konkrétně směrnice Rady 2005/14/ES, kterou se mění předešlé směrnice 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS, 90/232/EHS, 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

### **Směrnice 72/166/EHS, tzv. „1. motorová směrnice“**

Protože bylo a je cílem Evropské unie vytvořit společný trh, volný pohyb osob, kapitálu i služeb ve všech členských zemích, bylo potřeba směřovat tento cíl i do problematiky pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Jelikož rozdíly v jednotlivých státech byly značné a bránily by volnému pohybu motorových vozidel a osob, byla učiněna opatření právě v této první motorové směrnici.

Bylo přijato ustanovení, aby pojištění odpovědnosti sjednané v jednom členském státě platilo nejen na tomto konkrétním území, ale ve všech státech celého Společenství. Byla uzavřena dohoda mezi národními kanceláři pojišťovatelů, kterou musel každý členský stát založit. Tato dohoda zaručovala vyřízení nároků škod, které souvisely s nehodami, k nimž došlo na jejím území, a byly způsobeny vozidly se stanovištěm na území jiného členského státu a to i v případě, kdy byla tato vozidla pojištěna či nikoli. Členský stát byl tedy povinen přijmout opatření, aby pojistná smlouva kryla jakékoli věcné škody nebo škody na zdraví i v ostatních členských státech.

Dále byla možnost stanovení výjimek, kdy pojištění nemusely sjednat určité osoby. Členské státy ovšem musely zabezpečit, aby v případě vzniku škody byla tato škoda nahrazena.

Ostatní státy, které nebyly součástí Společenství, musely mít buď platnou zelenou kartu, nebo sjednáno hraniční pojištění.

Tato koordinace právních předpisů stále nebyla dostačující a i nadále existovaly výrazné rozdíly mezi právními předpisy různých členských států. Proto byla přijata druhá motorová směrnice 84/5/EHS.

[15]

### **Směrnice 84/5/EHS**

Nově se objevily pasáže, týkající se minimálních částek náhrad škod. U škody na zdraví se stanovila tato částka ve výši 350 000 ECU na jednoho poškozeného, pokud bylo poškozených více, tato částka se přímo úměrně zvyšovala. U věcných škod bylo minimum 100 000 ECU na nehodu bez ohledu na počet poškozených. Místo těchto částek mohly členské sáty stanovit min. částku 500 000 ECU při škodě na zdraví, kde šlo v rámci jedné nehody o více než jednoho poškozeného. U věcné škody min. celkovou částku 600 000 ECU na nehodu, ať byl počet poškozených nebo povaha škody jakákoli.

Každý členský stát měl povinnost zřídit subjekt, který poskytoval náhradu škody alespoň v minimálních částkách pro případ jak věcných škod, tak škod na zdraví v případě, že byla škoda způsobena nezjištěným nebo nepojištěným vozidlem.

Jak tato nově přijatá směrnice, která doplnila směrnici předcházející, i směrnice první značně zmenšily rozdíly v tomto pojištění u jednotlivých členských států, ovšem stále existovaly významné rozdíly. Proto byla přijata další opatření ve směrnici třetí č. 90/232/EHS.

[16]

### **Směrnice 90/232/EHS**

V některých členských státech stále existovaly mezery zejména u povinnosti pojistné ochrany u přepravovaných osob. Proto bylo potřeba vzniklé nedostatky odstranit a pojištění muselo pokrývat celé území Společenství. Z pojištění musela být kryta škoda na zdraví všech osob cestujících ve vozidle s výjimkou řidiče.

Z pojištění musela být také kryta škoda vzniklá na území jiného členského státu, ve kterém měli pojistitelé podle národních legislativních předpisů limity vyšší, než ostatní členské státy.

Nově se řeší případy nepojištěného vozidla. Před přijetím této směrnice musel poškozený dokázat, dříve než uplatnil nárok u subjektu, který stanovil členský stát pro výplatu škod v případě nepojištěných vozidel, že osoba, která za škodu odpovídala, není schopna nebo odmítá náhradu škody zaplatit. Nově však členské státy nesmí dovolit vázat výplatu náhrady škody na to, aby poškozený nějakým způsobem prokázal, že odpovědná osoba za škodu není odpovědná, není schopna nebo odmítá zaplatit náhradu škody.

Poslední doplnění se týká zjišťování pojišťovny, u které je škůdce pojištěn. Členské státy proto musí zajistit, aby osoby zúčastněné při dopravní nehodě mohly co nejdříve zjistit totožnost pojišťovny, která pojištění občanskoprávní odpovědnosti kryje.

[17]

### **Směrnice č. 2000/26/ES**

Velmi výrazné a podstatné změny v oblasti občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel byly přijaty právě touto směrnicí.

Značná část se věnuje prozatím nevhodně nastavenému systému odškodňování v případě škod vzniklých v jiných členských státech než domovských. Proto bylo třeba zavést právo, kdy poškozený uplatňuje přímý nárok vůči pojišťovně té osoby, která za škodu odpovídá.

Členský stát, který pojistiteli škodního vydal povolení, má na starosti, aby pojistitel v ostatních členských státech jmenoval zástupce. Jeho úkolem je vyřizování nároků vůči poškozeným, kterým byla způsobena škoda osobou, která u daného pojistitele sjednala toto pojištění. Jak vyplývá z názvu, pracuje jako zástupce pojišťovny v ostatních členských státech, proto by měl mít dostatečnou pravomoc, která mu umožní zastupovat pojistitele ve vztahu k poškozeným. Škodní zástupce může jednat za jednu i více pojišťoven a jeho jmenování nepředstavuje otevření pobočky a není považováno ani za provozovnu.

Protože bylo pro poškozené někdy obtížné zjistit název pojišťovny, která byla pojistníkem škůdce, tato směrnice upravila zřizování informačních středisek. Na tyto střediska se poškození mohou obrátit z důvodu odškodnění jejich nároků vůči určitému pojistiteli.

Informační střediska jsou povinna vést registr, ve kterém jsou informace týkající se státních poznávacích značek motorových vozidel, které mají obvyklé stanoviště na území daného státu. Dále jsou evidována čísla pojistných smluv a jejich platnost, čísla zelených karet nebo potvrzení o hraničním pojištění, informace o jednotlivých škodních zástupcích, seznam vozidel, na které se vztahuje výjimka požadavku pojištění odpovědnosti atd. Tudíž se poškození dozví veškeré informace, které potřebují znát k vyřízení vzniklé pojistné události.

Pro případ, kdy pojišťovna nejmenovala svého škodního zástupce, bylo nutné vytvořit orgán pro odškodnění, který by v tomto případě poškozenému zaručil, že nezůstane bez odškodnění. Z tohoto důvodu byl tedy vytvořen orgán pro odškodnění, který musí zřídit každý členský stát.

Pokud by nastala situace, že není možné zjistit vozidlo do dvou měsíců od nehody nebo není možné zjistit pojistitele, u kterého byl škůdce pojištěn, může poškozený požádat o odškodnění příslušný orgán pro odškodnění u svého domovského členského státu.

[18]

### **Směrnice č. 2005/14/ES**

Tato tzv. pátá motorová směrnice je prozatím směrnicí poslední a upravuje jednotlivé předešlé směrnice. Změny nejsou nijak zásadní, spíše se zaměřuje na odstranění některých menších detailů, které nebyly v předešlých směrnicích řešeny.

První směrnicí doplňuje o informace, které se týkají obvyklých stanovišť vozidel v závislosti na poznávacích značkách jak falešných tak nepovolených, zabývá se namátkovými kontrolami apod.

Druhou směrnicí však významně doplňuje v části, která se zabývá jednotlivými minimálními částkami krytí. V případě škody na zdraví se částka změnila na 1 000 000 EUR na každého poškozeného nebo 5 000 000 EUR na jeden nárok bez ohledu na počet poškozených. U věcných škod se částka také navýšila na 1 000 000 EUR na každý nárok, bez ohledu na počet poškozených. Druhá směrnice umožňovala, aby se na škodě

podílela odpovědná osoba určitou spoluúčastí, pokud škodu způsobila nepojištěným vozidlem. Pátou směrnicí se tato skutečnost neumožňuje a v současné době není dovolena. Nově se Rada zaměřila na škody, které vznikly nemotorizovaným uživatelům jako např. chodcům a cyklistům. I tyto škody by měly být kryty povinným pojištěním vozidel.

[19]

## **2 ZPŮSOB A ROZSAH NÁHRADY ŠKODY**

### **2.1 Věcná škoda a ušlý zisk**

Jak už jsem uvedla, způsob a rozsah náhrady škody, kterou pojistitel poskytuje z pojištění odpovědnosti za škodu formou pojistného plnění, je upraven v ustanovení občanského zákoníku § 442 a dalších.

Škodou se ve smyslu těchto ustanovení rozumí majetková újma nastalá v majetkové sféře poškozeného, kterou lze vyjádřit obecným ekvivalentem, tj. v penězích. Občanský zákoník rozeznává jednak škodu skutečnou a tzv. ušlý zisk.

Skutečnou škodou se rozumí zmenšení majetku poškozeného ve srovnání se stavem, který měl majetek před způsobením této škody. Představuje to, co by bylo nutno vynaložit, aby byl obnoven původní stav majetku poškozeného. Součástí skutečné škody jsou i náklady vynaložené na odstranění následků vzniklé škody.

Ušlý zisk představuje to, co poškozenému v důsledku škody ušlo, tedy majetkovou újmu spočívající v nerozmnožení majetku, které by bylo možno se zřetelem k pravidelnému běhu věcí očekávat.<sup>5</sup>

Škoda se hradí v penězích. Pokud by poškozený požádal a bylo-li by to možné, hradí se škoda uvedením do předešlého stavu. Pro podmínky likvidace pojistných událostí z povinného ručení však platí úprava zákona č. 168 § 6, ze kterého vyplývá, že se škoda hradí pouze v penězích. Jinou variantu zákon nepřipouští, a jelikož se jedná o speciální právní úpravu, neuplatní se zde výše uvedená úprava OZ.

---

<sup>5</sup> Sagit, nakladatelství ekonomické a právní literatury Ostrava 2009 [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <[http://www.sagit.cz/pages/lexikonheslatxt.asp?cd=151&typ=r&levelid=OC\\_021.HTM](http://www.sagit.cz/pages/lexikonheslatxt.asp?cd=151&typ=r&levelid=OC_021.HTM)>



## 2.2 Škody na zdraví

Při škodě na zdraví se jednorázově odškodňují bolesti poškozeného, tzv. bolestné a ztížení jeho společenského uplatnění.

### Bolestné

Bolestné představuje náhradu škody za nemateriální újmu, kterou osoba utrpěla při škodě na zdraví. Náhrada zde nemá povahu naturální restituace ani reparace, tj. poskytnutí ekvivalentu uvedené újmy, ale má povahu satisfakční.

Jejím cílem je poskytnutím peněžitých prostředků vyvážit, případně zmírnit bolesti vzniklé při samotném poškození zdraví a při odstraňování následků poškození zdraví (např. rehabilitaci). Nárok na bolestné je nárokem osobní povahy, který zaniká smrtí poškozeného. To bez ohledu na to, zda byl ještě za života poškozeného uplatněn nebo dokonce soudem přiznán (avšak ke dni jeho smrti nebyl uspokojen). Náhrada bolestného se poskytuje jednorázově, nikoliv ve formě opakujícího se plnění. Výše bolestného a podmínky jeho poskytnutí jsou upraveny zvláštním předpisem (vyhláška č. 440/2001 Sb.).<sup>6</sup>

### Ztížení společenského uplatnění

Ztížení společenského uplatnění představuje náhradu za prokazatelně nepříznivé následky, jež trvale a výrazným způsobem ztěžují poškozenému možnost uplatnění v osobním životě či jiných sférách jeho života, popř. při výkonu povolání. Náhrada zde má obdobně jako při bolestném povahu satisfakční, tj. jejím cílem je poskytnutím peněžních prostředků vyvážit, případně zmírnit uvedené nepříznivé následky. Nárok na náhradu za ztížení

---

<sup>6</sup> Sagit, nakladatelství ekonomické a právní literatury Ostrava 2009 [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW:

<[http://www.sagit.cz/pages/lexikonheslatxt.asp?sn=y&hledany=u%9A1%FD+zisk&cd=151&typ=r&levelid=oc\\_483.htm](http://www.sagit.cz/pages/lexikonheslatxt.asp?sn=y&hledany=u%9A1%FD+zisk&cd=151&typ=r&levelid=oc_483.htm)>

společenského uplatnění je nárokem osobní povahy, který zaniká smrtí poškozeného. Náhrada se poskytuje jednorázově, v penězích.<sup>7</sup>

Stanovení výše bolestného a ztížení společenského uplatnění upravuje v současné době vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb. o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění. Vychází se z posudku ošetřujícího lékaře, kdy každé diagnóze přísluší určitý počet či rozmezí bodů, hodnota jednoho bodu je stanovena vyhláškou (v současné době činí bod 120 Kč). Vyhláška dává posuzujícímu lékaři určitou omezenou možnost zvýšení bodového hodnocení. Další přiměřené zvýšení odškodnění stanoveného podle této vyhlášky pak může, ve zvlášť výjimečných případech soud.

Právo na bolestné a na náhradu za ztížení společenského uplatnění zaniká smrtí poškozeného (zraněného). Není tedy součástí dědictví, na dědice toto právo nepřechází.

V případě škody na zdraví má poškozený nárok ještě na další náhrady, které mu náš právní řád přiznává.

## **2.3 Ztráta na výdělku**

Ztráta na výdělku, ke které může dojít jednak po dobu pracovní neschopnosti a dále také po skončení pracovní neschopnosti nebo při invaliditě. Ztráta na výdělku se hradí peněžitým důchodem a při jejím stanovení se vychází z průměrného výdělku, kterého poškozený dosahoval před poškozením. Ztráta pak činí rozdíl mezi průměrným výdělkem a nemocenskými dávkami, respektive mezi průměrným výdělkem a výdělkem, kterého

---

<sup>7</sup> Sagit, nakladatelství ekonomické a právní literatury Ostrava 2009 [online]. [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW:

<[http://www.sagit.cz/pages/lexikonheslatxt.asp?sn=y&hledany=zt%ED%9Een%ED+spole%E8ensk%E9ho+uplatn%ECn%ED&cd=151&typ=r&levelid=oc\\_602.htm](http://www.sagit.cz/pages/lexikonheslatxt.asp?sn=y&hledany=zt%ED%9Een%ED+spole%E8ensk%E9ho+uplatn%ECn%ED&cd=151&typ=r&levelid=oc_602.htm) >

poškozený dosahoval po poškození, ke kterému se připočítává případný invalidní důchod nebo částečný invalidní důchod.

## **2.4 Náhrada za ztrátu na důchodu**

Poškozenému náleží v částce rovnající se rozdílu mezi výší důchodu, na který poškozenému vznikl nárok, a výší důchodu, na který by mu vznik nárok, jestliže by do průměrného měsíčního výdělku, z něhož byl vyměřen důchod, byla zahrnuta náhrada za ztrátu na výdělků po skončení pracovní neschopnosti, kterou fyzická osoba pobírala v období rozhodném pro vyměření důchodu.

Při škodě na zdraví se hradí též účelně vynaložené náklady spojené s léčením. Jde o náklady léčení v širším smyslu, tj. např. o výdaje na různé zdravotní a rehabilitační pomůcky, na dietní stravu, na pomoc třetí osoby, kterou poškozený po dobu nemoci potřebuje apod. Tyto náklady se hradí tomu, kdo je vynaložil.

Zdravotní pojišťovna, která vynaložila náklady na péči plně nebo částečně hrazenou zdravotním pojištěním, má regresní právo na náhradu těchto nákladů vůči třetí osobě. To za předpokladu, že tato osoba způsobila poškozenému újmu na zdraví svým zaviněným protiprávním jednáním.

## **2.5 Náhrada škody při usmrcení**

Pokud při dopravní nehodě dojde k usmrcení osoby, hradí se peněžitým důchodem náklady na výživu pozůstalým, kterým zemřelý výživu poskytoval. Při výpočtu náhrady se vychází z průměrného výdělku zemřelého.

Při usmrcení se také hradí přiměřené náklady spojené s pohřbem, pokud nebyly vyplaceny podle zákona o státní sociální podpoře. Mezi tyto náklady můžeme především zařadit

náklady pohřbu, cestovní výlohy, náklady na zřízení pomníku nebo desky atd. Nárok na náhradu nákladů pohřbu má ten, kdo je fakticky vynaložil.

Občanský zákoník stanovuje jednorázové odškodnění nemajetkové újmy pozůstalým za škodu usmrcením ve výši: <sup>8</sup>

- a) manželovi nebo manželce 240 000 Kč,
- b) každému dítěti 240 000 Kč,
- c) každému rodiči 240 000 Kč,
- d) každému rodiči při ztrátě dosud nenarozeného počatého dítěte 85 000 Kč,
- e) každému sourozenci zesnulého 175 000 Kč,
- f) každé další blízké osobě žijící ve společné domácnosti s usmrceným v době vzniku události, která byla příčinou škody na zdraví s následkem jeho smrti, 240 000 Kč.

V praxi se již vyskytly případy, kdy pozůstalý uplatňoval nárok na plnění v součtu částek pod jednotlivými písmeny, a to při souběhu více důvodů pro odškodnění (např. sourozenec žijící s usmrceným ve společné domácnosti). Takový nárok není možné odškodnit, protože jednotlivé důvody, respektive typy příbuznosti jsou řazeny postupně, není možné je sčítat. Navíc by nemělo dojít k jinému souběhu, než některého typu pod písmeny a), b), c) nebo e).

[4], [5], [20]

---

<sup>8</sup> § 444 odstavec 3 písmene a, b, c, d, e, f zákona č. 40/1964 Sb. občanský zákoník

### **3 HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ**

V této kapitole se budu věnovat několika oblastem, které se týkají havarijního pojištění. Nejdříve obecně popíši princip havarijního pojištění, dále se budu věnovat historii tohoto pojištění a v dalších částech jednotlivým složkám produktu. Konkrétně pojistnému plnění, rizikům, které pojištění kryje, oceňováním vozidla a pojistnou částkou, spoluúčastí a v poslední podkapitole konkrétním produktem konkrétního pojistitele.

#### **3.1 Charakteristika havarijního pojištění**

Motorová vozidla se stala symbolem dnešní doby. Jejich provoz je spojen s významnými riziky a ke škodám dochází zejména v důsledku neopatrnosti řidičů a vzhledem k rychlostem, kterými se pohybují, dochází k nemalým škodám.

Na pojistném trhu existují v zásadě dva druhy pojištění vozidel. Jedno, které je koncipováno jako pojištění povinné – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a druhým protipólem je dobrovolné havarijní pojištění.

Jak už jsem zmínila v kapitole 1. této práce, povinné ručení je zákonem stanoveno především z důvodu finanční kompenzace škody způsobené na vozidle, majetku a zdraví poškozeného. Z tohoto pojištění se ovšem nehradí škody, které vznikly na vozidle škůdce. Pro případ krytí těchto škod si lze sjednat soukromé pojištění, které se sjednává jako pojištění škodové tzv. havarijní pojištění. Toto pojištění se obecně vyplatí sjednat pro novější vozidla, kde se i malá škoda může vyšplhat do řádu desítek tisíc korun, ale není to podmínkou, je to velmi individuální a na uvážení každého majitele vozidla.

[2], [11]

### 3.2 Historie havarijního pojištění

V letech 1924 – 1929 se poměrně rychle a význačně rozvíjel automobilismus a v této souvislosti vzrostl zájem o havarijní pojištění. V tehdejší době se ovšem používal jiný termín, než který známe dnes, a to termín pojištění automobilů proti rozbití a pojištění autokaska. Tento druh pojištění umožňoval pojistit vozidlo proti požáru, rozbití ale také pro případ odpovědnosti vůči poškozeným třetím osobám.

Podle statistických údajů pojišťoven, které toto pojištění v roce 1924 nabízely, jednoznačně vyplynul negativní výsledek v hospodaření. Např. v pojištění proti požáru bylo přijato pojistné ve výši 2 005 189 Kč a na škodách pojistitelé vyplatili více než 2 700 000 Kčs. Pojišťovny se proto musely spokojit s mnohem menšími provizemi než u jiných druhů pojištění a musely se rozdělit se zajistiteli i o jiné druhy pojištění, které vykazovaly příznivý škodní průběh.

Důvodem takto nepříznivého škodní průběhu bylo vytvoření zájmového sdružení pod názvem Autodohoda a to v roce 1925. Členy tohoto seskupení byli všichni pojistitelé, kteří havarijní pojištění na trhu nabízeli. Společně nastavili tarify pojistného na správnou míru a vzájemně kontrolovali jejich dodržování. To se jim podařilo a škodní průběh se rok od roku zlepšil.

Až do roku 1948 se pojištění sjednávalo na pojistnou částku, kterou byla při pojištění nového vozidla jeho prodejní cena a v případě ojetého vozidla jeho dohodnutá časová cena. O několik let později se pojištění sjednávalo bez pojistné částky, podle zdvihového objemu motoru v cm<sup>3</sup>. Podle takto nastavené koncepce se pojistné určovalo na konkrétní typ vozidla a podle toho, zda bylo vyrobeno v Československu nebo v některém jiném socialistickém státě, případně v ostatních státech.

V pojištění se poprvé objevila spoluúčast a to v roce 1967. Pojištění se mohlo sjednat jak bez spoluúčasti, ale taktéž s ní a to ve výši 300 Kčs. Kromě základního pojištění se spoluúčastní tzv. plného pojištění, si majitelé vozidel mohli sjednat i tzv. omezené

havarijní pojištění, kryjící živelní škody a škody v případě odcizení. U tohoto druhu se nesjednávala spoluúčast.

Ke stanovenému základnímu pojistnému se začaly připočítávat nebo odečítat přírážky/srážky, podle vybavenosti vozidla. Nově se objevila doplňková pojištění jako pojištění zavazadel pro případ poškození, zničení a odcizení, taktéž úrazové pojištění osob.

Až do 1. července 1967 pojišťovny hradily přiměřené náklady na opravu poškozeného vozidla a to až do výše časové ceny, kterou mělo vozidlo před pojistnou událostí. Takto stanovené náklady se snížily podle stupně opotřebení, o tzv. amortizaci. U pojištění sjednaných po 1. červenci 1967 se tato amortizace neodečítala. Nově se objevily slevy a bonusy z pojistného na základě bezeškodného průběhu apod.

Postupem času pojistitelé tento produkt nastavovali a vylepšovali až do podoby, kterou známe dnes.

[6], [9]

### **3.3 Výplata pojistného plnění**

Pojistné plnění se vyplácí v případě dopravní nehody, kterou zaviní řidič havarijně pojištěného motorového vozidla. V případě zavinění nehody druhou stranou je škoda hrazena z povinného ručení viníka dopravní nehody.

### **3.4 Jaká rizika kryje havarijní pojištění**

Nejdůležitějším a nejfrekventovanějším rizikem je riziko havarijní. Jedná se o riziko rozbití vozidla nárazem popřípadě střetem. Dalšími riziky jsou rizika živelní, odcizení a vandalství. Dále si lze sjednat doplňková pojištění, která jsou u většiny pojistitelů podobná. Jedná se většinou o připojištění čelního skla, dále úrazové pojištění osob cestujících

motorovým vozidlem, připojištění zavazadel a věcí osobní potřeby, pojištění právní ochrany motoristů a pojištění asistenčních služeb.

### **3.5 Oceňování vozu a následná kalkulace pojistné částky**

Hlavním parametrem pro určení pojistného je stáří vozidla. Při sjednávání pojištění je důležité, aby pojistník určil, zda chcete mít vozidlo pojištěno na časovou (obecnou) nebo novou cenu. Nová cena se odvíjí od ceny nového vozu, zatímco v druhém případě se výpočet provádí dle běžné tržní ceny vozidla, proto druhá varianta bývá zpravidla levnější. Při havárii však pojišťovna nemusí hradit nové náhradní díly, případně může proplatit jen část faktury. Obecně platí, že pojišťovny při částečné škodě náklady na opravu až na výjimky neamortizují, což znamená, že pojištěný dostane nahrazenou škodu zohledněnou o sjednanou spoluúčast.

Cenu pojištění ovlivňují také další faktory, např. typ a značka vozidla, pořizovací cena, stáří vozidla, zvolený rozsah krytí, způsob platby, země původu, věk řidiče, počet řidičů či místo bydliště.

Do jisté míry tak lze říci, že pojišťovny chápou pojistnou částku jako cenu, kterou má vůz v dané chvíli na trhu. Při krádeži vozu nahradí pojišťovna ve většině případů škodu podle toho, kolik činí v autobazarech.

Většina pojišťoven nabízející povinné ručení, nabízí i havarijní pojištění jako doplněk k pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla za zvýhodněných podmínek. Je proto výhodné pořizovat obě pojištění současně a zvážit možnost jejich sjednání u jednoho pojistitele.

[2]



### **3.6 Spoluúčast**

Zatímco u povinného ručení pojišťovna zaplatí poškozenému celou škodu, u havarijního pojištění vždy existuje spoluúčast, tedy částka, kterou se pojistník podílí na pojistné události. Bývá stanovena procentem s tím, že se vždy zaplatí určitá minimální částka. Výše zvolené spoluúčasti ovlivňuje výši pojistky. Výše spoluúčasti většinou začíná zpravidla u 5 % (minimálně však 5 000 Kč) a končí u 20 % (min. však 20 000 Kč).

### **3.7 Havarijní pojištění – produkt GLOBAL pojišťovny Kooperativa**

Tento produkt je kombinací povinného ručení a havarijního pojištění stejně tak jako druhý produkt, který pojišťovna nabízí. Jedná se o produkt Tandem, který chrání pojistníka ve větší míře. U obou těchto druhů ovšem není podmínkou sjednat si obě tato pojištění současně.

Toto pojištění také umožňuje libovolně kombinovat veškerá dodatková pojištění, která jsou nabízena v souvislosti s možnými škodami, které mohou vzniknout v případě havárie vozidla. Jedná se o úrazové pojištění osob, pojištění čelního skla pojištění zavazadel a možnost využití široké škály asistenčních služeb.

Produkt Global je určen především pro osobní a užitková vozidla do 3,5 tuny s maximálním počtem devíti míst k sezení. Neexistuje žádné zásadní omezení, které by se týkalo stáří vozidla, značky nebo jeho typu. Jediným rozhodujícím kritériem pro pojistitele je jeho technický stav na rozdíl od jiných pojistitelů.

### **3.7.1 Možné varianty základního pojištění a doplňkových připojištění**

Pojišťovna nabízí tři varianty pojištění v závislosti na rozsahu pojistné ochrany:

- „havárie“ – jedná se o pojištění all-risk – kdy pojišťovna hradí za jakoukoli nahodilou událost. Ve VPP ani v ZPP není nahodilá událost přesně definována, tudíž pojišťovna plní za jakoukoli škodu, která na vozidle vznikne.
- „částečná havárie“ – pojistná ochrana se vztahuje na riziko poškození a zničení vozidla havárií, ale pojišťovna neplní v případě rizika odcizení a živlů.
- „odcizení“ je poslední možností pojištění, které se vztahuje pouze na riziko odcizení vozidla.

Pokud by k některé výše specifikované pojistné události došlo, pojišťovna plní na území Evropy a na celém území Turecka.

K pojistnému produktu Global je možné sjednat následující druhy dodatkových pojištění:

- Pojištění nestandardní výbavy
- Pojištění zavazadel přepravovaných pojištěným vozidlem
- Úrazové pojištění osob přepravovaných pojištěným vozidlem
- Pojištění věcí během silniční dopravy
- Pojištění čelního skla
- Pojištění nákladů na nájem náhradního vozidla
- Pojištění právní ochrany

### **3.7.2 Sazbotvorné prvky a výše pojistného**

Při sjednávání tohoto pojištění má pojistitel na pojistníka mnoho otázek kvůli důkladné selekci rizika. Tyto otázky jsou směřovány tak, aby mohly ohodnotit individuální rizikovost každého případu.

### Věk řidiče

Pojišťovna má dvě skupiny řidičů, rizikovou skupinu do 27 let a řidiče starší 27 let. Samozřejmě, že riziková skupina má pojistné dražší.

### Zimní pneumatiky

Další prvek, který ovlivňuje sazbu pojistného, je používání zimních pneumatik v období od 1. listopadu do 31. března běžného roku. Pokud dojde k pojistné události, likvidátor při prohlídce vozidla zjistí, zda je výbava taková, jaká byla nahlášena při uzavírání pojistné smlouvy. Pokud by pojistník uvedl nepravdivé informace, pojistné plnění bude kráceno.

### Vlastnosti, stáří a výbava vozidla

Další sazbotvorné prvky jsou takové, které lze doložit technickým průkazem vozidla nebo prohlídkou např. v autoservisu. Jedná se o výkon motoru, stáří vozidla a jeho technický stav, způsob zabezpečení vozidla, vybavenost vozidla, účely užívání vozidla apod.

### Spoluúčast, bydliště, počet řidičů

Poslední skupinu kritérií ovlivňuje samotný pojistník. Jedná se zejména o zvolení výše spoluúčasti. Lze si vybrat z několika možností, od té nejnižší představované 5% min však 5000 Kč až po 20% spoluúčast s min 20 000 Kč. Do této skupiny lze zařadit, i místo bydliště držitele nebo provozovatele vozidla. Posledním prvkem je počet a rizikovost řidičů, kteří užívají dané vozidlo. Opět se přihlíží k věku řidičů a kolik jich dané vozidlo užívá. Možnosti jsou buď jeden řidič – pojistné je nižší, nebo dva a více řidičů.

Konečná výše pojistného tak závisí na výše popsanych sazbotvorných prvcích. Tímto by měl pojistitel individuálně posoudit rizikovost každého případu a posoudit pravděpodobnost vzniku pojistné události. Pojistné by pak mělo být stanoveno ve „spravedlivé“ výši, o čemž by se dalo určitě polemizovat.

### 3.7.3 Výluky z pojištění

Pojištění se nevztahuje na škody vzniklé následkem:<sup>9</sup>

- a) trvalého vlivu provozu (např. koroze, přirozeným opotřebením apod.);
- b) funkčního namáhání nebo v důsledku únavy materiálu;
- c) vlivu chybné konstrukce, výrobní nebo materiálové vady;
- d) nesprávné obsluhy nebo údržby (např. nesprávné zasouvání převodových stupňů,
- e) nedostatek hmot potřebných k provozu, přehřátí motoru, nesprávné uložení nebo upevnění nákladu apod.;
- f) úmyslného způsobení škody pojistníkem, pojištěným nebo oprávněným uživatelem vozidla nebo jinou osobou jednající z podnětu některého z nich;
- g) řízení vozidla osobou, která nemá předepsané oprávnění k řízení vozidla;
- h) činnosti vozidla jako pracovního stroje;
- i) opravy nebo údržby vozidla nebo v přímé souvislosti s těmito pracemi.

Pojištění se taktéž nevztahuje na poškození nebo zničení částí vozidla jako jsou pneumatiky, elektronická zařízení, autorádia a zavazadla, pokud to není uvedeno v pojistné smlouvě.

Taktéž pojišťovna neplní, pokud škoda vznikne při závodech a rychlostních soutěžích, při soukromých nebo testovacích jízdách. Poslední složkou ve výlukách jsou škody vzniklé následkem válečných událostí, teroristických činů, chemické nebo biologické kontaminace apod.

### 3.7.4 Pojistná hodnota, pojistná částka

Pro stanovení pojistné částky je pro pojistitele podstatné znát pojistnou hodnotu vozidla. Pojistná hodnota může být stanovena třím způsobem jako:

---

<sup>9</sup> Všeobecné pojistné podmínky havarijního pojištění u pojišťovny Kooperativa

- Nová cena vozidla, což je taková cena, za kterou by se dané vozidlo dalo pořídit na daném místě a v daném čase jako vozidlo nové.
- Časová cena vozidla je vyjádřena z ceny nového vozidla, od které se odečte opotřebení či jiné znehodnocení, případně i zhodnocení vozidla modernizací apod.
- Obvyklá cena vozidla je taková, za kterou by se stejné nebo podobné vozidlo dalo koupit na daném místě a v daném čase.

Tuto částku stanovuje pojistník a měl by ji vyčíslit tak, aby co nejvíce odpovídala pojistné hodnotě daného vozu v okamžiku uzavření pojistné smlouvy.

### **3.7.5 Pojistné plnění**

Pokud dojde ke škodě na pojištěném vozidle, oprávněná osoba má nárok, aby jí pojistitel vyplatil pojistné plnění v příslušné výši. To je omezeno horní hranicí, která je stanovena pojistnou částkou nebo limitem pojistného plnění.

Takto stanovená částka se ještě snižuje o spoluúčast, kterou se pojistník podílí na vzniklé škodě. Pokud by škoda nepřevýšila ve smlouvě sjednanou spoluúčast, pojistitel za takovou to škodu neplní.

V případě vzniku rozhodné události, která už nemá vliv na systém bonusu (viz níže), se při první pojistné události spoluúčast nemění. Avšak v případě druhé PU se spoluúčast zvyšuje na 1,5 násobek, při třetí rozhodné události o 2 násobek a nakonec při čtvrté a každé další o 4 násobek. To ovšem neplatí, pokud od poslední PU uplynulo více než 12 měsíců. Částka vyplacená pojistitelem by měla pokrýt účelně vynaložené náklady, které jsou potřebné k uvedení vozidla do původního stavu, tzn. před vznikem PU.

### 3.7.6 Výhody při sjednání pojištění

#### Bonus

Bonusová výhoda je určena pro řidiče, kteří jezdí bez nehod. Princip je stejný jako v případě povinného ručení. Pojistník může získat v průběhu pojištění slevu na pojistném ve výši 5% až 50% podle předešlého bezeškodného průběhu. Bonus získá, ať už měl pojištění sjednáno přímo u Kooperativy nebo u jiného pojistitele.

Pojistné se upravuje v tomto systému následovně:

Tab. 1 Stupnice systému bonus

Stupeň bonusu	Rozhodná doba	Bonus
B10	120 měsíců a více	50%
B9	108 až 119 měsíců	45%
B8	96 až 107 měsíců	40%
B7	84 až 95 měsíců	35%
B6	72 až 83 měsíců	30%
B5	60 až 71 měsíců	25%
B4	48 až 59 měsíců	20%
B3	36 až 47 měsíců	15%
B2	24 až 35 měsíců	10%
B1	12 až 23 měsíců	5%
B0	0 až 11 měsíců	0%

*Zdroj: vlastní zpracování ze všeobecné pojistné podmínky pro havarijní pojištění pojišťovny Kooperativa*

Jak je vidět, rozhodná doba se sleduje v měsících a představuje dobu, kdy nedošlo k pojistné události. Pokud k pojistné události dojde, rozhodná doba se snižuje o 24 měsíců. Pokud by byl řidič vozidla pod vlivem omamných nebo psychotropních látek, případně pod vlivem alkoholu, nárok na dosažený bonus zaniká, tudíž je rozhodná doba 0 měsíců.

Takto vzniklou rozhodnou dobu lze převést v případě zániku pojištění pouze pro vozidlo stejné kategorie a pro totožného pojistníka. Maximální délka převáděné rozhodné doby je 120 měsíců.

## Asistenční služby

Asistenční služby jsou k produktu zahrnuty zdarma, bez příplatku. Má na ně nárok zpravidla pojištěný (vlastník nebo provozovatel vozidla), v praxi to bývá nejčastěji přímo řidič. Ale obecně je to osoba, která oprávněně užívá vozidlo, na které bylo uzavřeno havarijní pojištění.

Čerpání těchto služeb není součástí plnění z pojistných událostí, je to jakýsi nadstandard, proto nemá vliv na dosažený stupeň bonusu (ovšem nedošlo-li současně k pojistné události).

Předpokladem pro poskytnutí asistence je skutečnost, že je vozidlo v důsledku škodné události nepojízdné, ať už se jedná o havárii nebo poruchu. Proto je nutné vymezit, co se rozumí škodnou událostí. Obecně řečeno se jedná o stav, kdy je vozidlo nepojízdné v důsledku dopravní situace. Jde o střet s protijedoucím vozidlem, překážkou, osobu nebo zvířetem, vyjetí z komunikace, smyk apod. U havarijního pojištění se taktéž jedná o krádež vozidla, jeho neoprávněné užívání a vandalské poškození.

Rozsah asistenčních služeb na území ČR je jak v případě nepojízdného vozidla, tak i v případě poruchy. Jedná se zejména o:

- odtahení nepojízdného vozidla nejvýše do 50 km,
- zabezpečení dočasného parkování, nejdéle však do 10 kalendářních dnů,
- výjezd mechanika na místo výskytu nepojízdného vozidla,
- zapůjčení náhradního vozidla,
- na ubytování je poskytována sleva do 500 Kč v případě, že se nepodaří zprovoznit vozidlo.

Pokud dojde ke škodné události v zahraničí (pouze Evropa), poskytují se obdobné služby jako v Tuzemsku, ale většinou jsou služby omezeny do určitých limitů v eurech. Lze si vyžádat např. telefonické tlumočení apod.

Mohou nastat i jiné situace, pro které lze využít ostatních asistenčních služeb. Jedná se zejména o pomoc v případě odcizení vozidla, pomoc v případě úrazu nebo nemoci a v případě úmrtí. Tyto služby jsou poskytovány pouze mimo území ČR.

[14], [28]

### 3.7.7 Sjednání havarijního pojištění v praxi

Pro názornost a srovnání jsem pojistitele požádala o výpočet výše pojistného pro zmíněné tři typy pojištění – „havárie“, „částečná havárie“ a „odcizení“.

Údaje o vozidle:

druh vozidla:	osobní automobil
tovární značka:	Škoda
typ vozidla:	Fabia Combi
zdvihový objem:	1 198 cm <sup>3</sup>
výkon motoru:	50 kW
palivo:	benzín
hmotnost:	1 100 kg
počet míst k sezení:	5
měsíc a rok uvedení do provozu:	3/2009

Výbava vozidla:

klimatizace,  
zimní pneumatiky,  
audio do 30 000,-,  
imobilizér,  
uzamykatelné zařízení blokuující řadicí páku.

Spoluúčast:

5% minimálně však 5000,-

Řidiči užívající vozidlo:

2 řidiči, rok narození 1985, 1984

Doplňková pojištění:

úrazové pojištění:

- smrt následkem úrazu 150 000,-



- trvalé následky úrazu	300 000,-
- tělesné poškození následkem úrazu	37 500,-
připojištění čelního skla: limit pojistného plnění	5 000,-

Tab. 2 Přehled ročního pojistného produktu Global u tří typů pojistné ochrany

Typ pojistné ochrany	Úrazové pojištění	Připojištění čelní sklo	Roční pojistné celkem
„Havárie“ – all risk	324,-	450,-	11 801,-
„Částečná havárie“	324,-	450,-	8 802,-
„Odcizení“	324,-	450,-	6 507,-

*Zdroj: vlastní zpracování, kalkulace pojistného na pobočce pojišťovny Kooperativa, a.s.*

Jak je patrné z tabulky, cena za pojistnou ochranu v případě úrazu a čelního skla je u všech typů stejná, což je logické. Roční pojistné se výrazně liší v typu pojistné ochrany, kdy pojištění all risk je nejdražší v závislosti na tak široké škále pojistného krytí, které tento produkt nabízí. Jaký typ pojistné ochrany si sjednat je velmi individuální. Ale tyto částky ročního pojistného jsou přijatelné a v dnešní době bych neváhala si takové to pojištění sjednat.

Porovnávala jsem pouze havarijní pojištění. Jak už jsem zmínila, produkt Global je kombinací povinného ručení a havarijního pojištění. Pokud bych si sjednala oba tyto druhy, ve složce povinného ručení mi pojistitel nabízí jako nadstandard pojištění proti živelným rizikům zdarma. Jedná se o povodeň, záplavu, úder blesku, vichřici, krupobití atd. Proto pokud bych se rozhodovala o pojistném krytí ve složce havarijního pojištění, vybrala bych si pojištění pouze proti havárii. Následně bych měla vůz pojištěný jak proti živlům, tak pro případ havárie.

## **4 LIKVIDACE POJISTNÝCH UDÁLOSTÍ V POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL**

Likvidace pojistné události je soubor činností spojených s vyřizováním pojistné události. Proces likvidace začíná zahájením šetření, během kterého se zjišťuje, zda má pojišťovna vůbec povinnost plnit a pokud tuto povinnost má, zjišťuje se v jakém rozsahu. Likvidace bývá ukončena stanovením a vyplacením příslušné výše pojistného plnění.

Pro tuto činnost pojišťovny zpravidla zřizují samostatná oddělení, která se zabývají pouze těmito činnostmi. Klíčovou osobou je likvidátor pojistných událostí. Může to být přímo pracovník pojistitele nebo pověřený expert, jehož úkolem je zjišťovat rozsah a příčiny pojistné události a vyčíslit pojistná plnění. Jedná se o profesi, která vyžaduje vědomosti z pojišťovnictví, ale i z jiných oblastí ekonomiky. Likvidátor má k dispozici mobilního technika, který mu je nápomocen např. s fotodokumentací poškozeného vozidla apod.

### **4.1 Právní úprava pojištění a likvidace pojistných událostí**

Nejdůležitější zákony, které mají rozhodující význam v oblasti likvidací pojistných událostí, jsou především ty, které se obecně týkají pojištění a pojišťovnictví. V neposlední řadě i samotného pojištění, v tomto případě především pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Dále se v této oblasti využívá ostatních zákonů, které přímo i nepřímo s touto problematikou souvisí. Může se jednat např. o občanský zákoník, který řeší odpovědnost občanů, trestní zákoník, zákon o přestupcích a mnoho dalších.

Nyní stručně charakterizují jednotlivé právní předpisy.

- Zákon č. 363/1999 Sb. o pojišťovnictví je základní právní norma, která upravuje podmínky podnikání v pojišťovnictví a státní dozor nad pojišťovnictvím.

- Zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě charakterizuje vztahy účastníků pojištění vzniklého na základě pojistné smlouvy, jejich práva a povinnosti a společné rysy pojištění. Zákon upravuje specifika jednotlivých druhů pojištění, tj. pojištění majetku, pojištění osob a pojištění odpovědnosti za škody.
- Zákon č. 38/2004 Sb. o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí specifikuje podmínky podnikání pojišťovacích zprostředkovatelů a samostatných likvidátorů pojistných událostí, upravuje výkon dohledu nad činností pojišťovacích zprostředkovatelů a samostatných likvidátorů. Zákon také zřizuje registr pojišťovacích zprostředkovatelů a samostatných likvidátorů pojistných událostí.
- Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla upravuje podmínky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Specifikuje činnosti ČKP a identifikuje garanční fond.
- Zákon č. 40/1964 Sb. občanský zákoník (především Hlava VI. a XV.) - právní úprava pojištění byla s účinností od 1. 1. 1992 obsažena pouze v občanském zákoníku. Jestliže nebyla právní úprava v hlavě patnácté provedena, platila pro ni úprava uvedená v obecné části občanského zákoníku. K 1. 1. 2005 nabyl účinnosti zákon o pojistné smlouvě. Nejsou-li některá práva a povinnosti účastníků pojištění upravena tímto zákonem nebo zvláštním právním předpisem, řídí se účinným občanským zákoníkem. V rámci likvidace odpovědnosti za škody se hojně využívá § 415 – 450 občanského zákoníku.

Likvidace pojistných událostí u pojistných smluv sjednaných do 31. 12. 2004 se řídila právními pravidly pro oblast pojištění občanským zákoníkem. Pojistné právní vztahy z pojistných smluv uzavřených po tomto datu jsou upraveny zákonem o pojistné smlouvě. Stejně jako u aplikace jiných právních aktů je nutné posuzovat všechny okolnosti v pojištění dle zákona účinného v době uzavření pojistné smlouvy, neboť některá ustanovení obou zákonů se liší.

- Zákon č. 500/2004 Sb. o správním řízení (správní řád),
- Zákon č. 99/1963 Sb. občanský soudní řád,
- Zákon č. 513/1991 Sb. obchodní zákoník,
- Zákon č. 140/1961 Sb. trestní zákon,
- Zákon č. 61/1996 Sb. o některých opatřeních proti legalizaci výnosů z trestné činnosti,
- Zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů,

Specifické právní předpisy:

- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích,
- Vyhláška č. 440/2001 Sb. o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění,
- Zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů.

[25]

## **4.2 Zákonné skutečnosti ovlivňující likvidaci pojistných událostí**

Z uvedených zákonů a právních předpisů, které upravují likvidaci pojistných událostí, je nejdůležitějším zákonem zákon o pojistné smlouvě č. 37/2004. Dále pojistitel používá pojistné podmínky, zvláštní pojistné podmínky a smluvní ujednání. Tyto předpisy vymezují základní podmínky pro vznik, trvání a zánik pojištění, definují základní pojmy, práva a povinnosti obou stran, výluky z pojištění atd.

Pojistitel i pojistník mají svá práva i povinnosti, které vyplývají z uzavřené pojistné smlouvy. Nejdůležitější povinností pojistníka je oznámení pojistné události a ohlášení jakýchkoli změn, které se týkají pojištění. Pokud by některé povinnosti porušil, pojistitel může snížit hodnotu pojistného plnění případně vypovědět smlouvu.

Pojistitel má povinnost vyšetřit vzniklou pojistnou událost a vyplatit příslušné pojistné plnění. Pojistitel může pojistné plnění odmítnout z důvodů podezření na spáchání pojistného podvodu nebo jen pokusu o něj. O této problematice více v kapitole 5.

Pojištění může být taktéž vypovězeno poté, co pojistník nahlásí vznik pojistné události a to jak ze strany pojistníka, tak ze strany pojistitele a to do 3 měsíců. Po doručení výpovědi běží měsíční výpovědní lhůta a po uplynutí této lhůty pojištění zaniká. (pouze u neživotního pojištění). Další lhůta, která je s výplatou pojistného plnění spojena, je promlčecí lhůta. Právo na výplatu pojistného plnění se promlčí nejpozději za 3 roky u neživotního pojištění a 10 let u životního pojištění. Tato lhůta začíná běžet za 1 rok po vzniku pojistné události.

V životním i neživotním pojištění je možné, aby si pojistník dané riziko pojistil u 2 i více pojistitelů během stejného období. Jde o tzv. množné pojištění, u něhož mohou nastat tyto varianty:

- soupojištění = pojistná smlouva je uzavřena mezi pojistníkem a více pojistiteli, kteří jsou zastoupeni vedoucím pojistitelem, a to za jediné pojistné
- souběžné pojištění = souhrn pojistných částek nepřesahuje pojistnou hodnotu pojištěného majetku (souhrn limitů pojistného plnění nepřesáhne skutečnou výši vzniklé škody)
- vícenásobné pojištění = souhrn pojistných částek přesahuje pojistnou hodnotu pojištěného majetku (a taktéž souhrn limitů pojistného plnění přesáhne skutečnou výši vzniklé škody)

U vícenásobného pojištění je postup v případě likvidace pojistné události následující. Pojistník nahlásí škodu u některého z pojistitelů, se kterým má uzavřenou pojistnou smlouvu, a jeho povinností je vyplacení celého plnění. Tento pojistitel poté informuje ostatní pojistitele o vzniku pojistné události a ti se mezi sebou vypořádají v takovém poměru, v jakém jsou k sobě pojistné částky sjednané ve smlouvě. Celkové pojistné plnění ovšem nesmí přesáhnout pojistnou hodnotu věci. Pojištěný nemůže vyžadovat od pojistitelů celé plnění, ale jen poměrnou část.

Při likvidaci pojistné události hrají roli i tzv. zachraňovací náklady. Jsou to náklady, které pojistník vynaložil na odvracení škody nebo na zmírnění následků vzniklé pojistné

události. Pojistník má právo na jejich náhradu a o tuto částku nelze snížit sjednanou pojistnou částku. Výše zachraňovacích nákladů může být v pojistné smlouvě omezena.

[25]

### **4.3 Pojistitel a proces likvidace pojistné události**

V případě vzniku pojistné události je třeba vykonat její likvidaci spojenou s poskytnutím pojistného plnění. Pouze tato činnost a současně i povinnost pojistitele je to, co pojištěného případně pojistníka zajímá a proč si vlastně pojištění sjednal. Proto by měl pojistitel této činnosti věnovat náležitou pozornost.

Mezi úkoly pojistitelů patří i preventivní neboli zábranný úkol. Jedná se o činnosti, které by měly předcházet vzniku škod a směřovat ke snižování rizika a rozsahu škod a také zmírňovat jejich následky a dopady. Pojistitel má několik možností, jak k tomuto motivovat pojistníka. Může použít některé z těchto nástrojů nebo jejich kombinaci. V zásadě existují tyto tři základní oblasti, které jednotliví pojistitelé dále rozvíjí v rámci konkurenčního boje.

- Spoluúčast - pojistník se podílí na úhradě vzniklé škody. Pro pojistitele je tato forma výhodná, pokud výše škody nepřesáhne výši spoluúčasti - pojistné plnění se nevyplácí. V případě, že škoda spoluúčast překročí, pojistitel vyplatí plnění snížené o sjednanou spoluúčast.
- Franšíza je peněžní částka, kterou se pojistník taktéž podílí na škodě. Pokud škoda přesáhne danou částku, pojistitel vyplácí celé pojistné plnění, pokud je škoda nižší nebo rovna sjednané franšíze, plnění se nevyplácí.
- Slevy na pojistném se poskytují za příznivý škodní průběh. Odměnou pro pojistníka je nižší pojistné v budoucím období. Pojistitel poskytuje slevu i za splnění předem definovaných podmínek jako je např. zabezpečení, protipožární opatření atd.

[24]

## 4.4 Obecné zásady likvidace pojistné události

Podle zákona o pojišťovnictví je likvidací pojistné události soubor činností spojených s vyřizováním pojistné události, který počíná zahájením šetření nutného ke zjištění povinnosti pojišťovny plnit a rozsahu této povinnosti a končí stanovením výše pojistného plnění<sup>10</sup>.

Likvidace má své 4 specifické fáze:

- Hlášení škodné události
- Registrace škodné události
- Prošetření škodné události
- Výplata pojistného plnění

Nejprve pojistník případně pojištěný škodu nahlásí. Pojišťovna ji zaregistruje a likvidátor nebo znalec škodu prověří a vypočte výši pojistného plnění. V poslední fázi se pojistné plnění oprávněné osobě vyplatí nebo likvidátor toto plnění odmítne poskytnout. Každou z těchto fází budu ještě dále členit. Některé fáze se často opakují nebo se prolínají. Pro základní schéma však vždy platí výše uvedený postup. Zatímco první tři fáze zahrnují proces zjišťování škody, čtvrtá fáze, poskytnutí pojistného plnění, je poslední a pro pojistníka nejdůležitější fází likvidace škody. Při ní dostává pojistné plnění.

[1]

## 4.5 Způsoby likvidace pojistných událostí na vozidlech

Technické úkony, co se týče prohlídky vozu po nehodě, provádějí většinou smluvní servis, případně pověření mobilní technici či likvidátoři. Jedná se zejména o prohlídku a fotodokumentaci rozsahu poškození, rozhodování o co nejméně nákladné opravě a stanoví

---

<sup>10</sup> § 2 odst. 1, písmeno s, zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví

se náklady na opravu a obvyklá cena vozidla. Pokud by byly náklady na opravu vyšší než hodnota vozidla, vypočte se cena zbytku vozidla.

Výsledky z těchto činností se předají likvidátorovi, který je dále zpracovává. V rámci šetření pojistné události může likvidátor posoudit správnost těchto dokumentů, případně uplatnit nárok na opravu některých částí dokumentace.

Výše plnění se stanovuje těmito čtyřmi základními metodami:

- porovnáním účtované ceny opravy podle faktury opravy,
- vlastním výpočtem podle zápisu o poškození vozidla (likvidace rozpočtem),
- vlastním výpočtem ceny vozidla před pojistnou událostí a ceny havarovaného vozidla jako zbytku (úplná škoda),
- využitím znaleckých a expertních organizací a soudních znalců.

Součástí výpočtu výše pojistného plnění je vždy i zjištění a určení přiměřených nákladů spojených s dopravou poškozeného vozidla za účelem opravy a dalšími nároky poškozených.

#### **4.5.1 Likvidace podle účtů za opravu**

U této metody se výše pojistného plnění vypočítá až po skončení opravy vozidla po předání daných dokladů pojistiteli. Likvidátor vychází z technické zprávy a z faktury, kterou obdrží přímo od smluvního servisu nebo od pojištěného. Jestliže fakturované náklady na opravu nepřekračují stanovený limit, likvidátor posoudí jejich přiměřenost s ohledem na doložený rozsah poškození vozidla. Výsledkem této činnosti je buď odsouhlasení faktury v plné výši, nebo zamítnutí některých účtovaných položek, eventuálně předání k posouzení jinému subjektu.



### **4.5.2 Likvidace rozpočtem nákladů na opravu**

Pro zjednodušení a urychlení likvidací pojistných událostí se preferuje likvidace rozpočtem nákladů na opravu. Tento způsob likvidace je vhodný jen v některých případech:

- pojištěný nebo poškozený požaduje likvidaci pojistné události rozpočtem,
- pojištěný nebo poškozený předloží účtenky na zakoupený materiál, avšak pouze částečnou fakturu z opravny, případně nepředloží žádné doklady o opravě,
- pojištěný nebo poškozený prodává vozidlo v poškozeném stavu,
- oprava bude provedena až se značným časovým odstupem nebo nebude provedena vůbec,
- pojištěný nebo poškozený volí nepřiměřený způsob opravy, jehož náklad není přiznán a předloží účty za tuto opravu,
- pojištěný nebo poškozený předložil neúplné, nesprávné nebo převážně nesouvisející účty za opravu.

Likvidace rozpočtem nákladů na opravu se skládá z materiálových položek, položek opravárenských prací, popřípadě jiných souvisejících položek.

### **4.5.3 Totální (úplné) škody**

Jestliže je vypočtený náklad na opravu vyšší než obvyklá cena vozidla, jedná se o likvidaci pojistné události formou totální (úplné) škody. Aby mohla být pojistná událost takto zlikvidována, je nutné předložit doklady, které prokáží existenci totální škody. Jedná se o doklady prokazující výši obvyklé ceny vozidla, výši obvyklé ceny zbytku vozidla a nakonec jaká by byla kalkulace nákladů za opravu vozidla. Pokud všechny tyto zjištěné částky prokáží totální škodu, pojistná událost je zlikvidována tímto způsobem.

## 4.6 Skutečná škoda – majetková újma

Určování výše skutečné škody způsobené poškozením vozidla vychází z právní úpravy náhrady skutečné škody na věcech. Tato metoda se používá u stanovení výše pojistného plnění v povinném ručení, u totálních škod a regresů v havarijním i povinném ručení a nakonec u pojistného plnění z havarijního pojištění u časové ceny.

Při výpočtu majetkové újmy se likvidátor řídí metodikou Znaleckého standardu č. I/2005 – Stanovení výše majetkové újmy způsobené poškozením motorových a jejich přípojných vozidel.

Pro stanovení majetkové újmy na vozidle platí určité zásady a omezení, ale při každém z postupů stanovení skutečné výše škody na vozidle nemůže celková výše přesáhnout obvyklou cenu vozidla. Základní zásady jsou charakterizovány následovně.

Výše majetkové újmy na vozidle může dosáhnout maximálně ceny vozidla bezprostředně před vznikem škody, tj. obvyklou cenu vozidla. Obvyklá cena vozidla se používá v případech, kdy bylo vozidlo zcela zničeno a jeho zbytky nejsou k dispozici, nebo jsou bezcenné.

Výše majetkové újmy se posuzuje především podle výše přiměřených nákladů na opravu, které jsou nutné k odstranění všech škod a znehodnocení vzniklých při škodě. Přiměřené náklady jsou účelně vynaložené náklady na opravu vzniklého znehodnocení.

Jestliže částka, odpovídající průměrným nákladům na opravu, nedosáhne na obvyklou cenu vozidla, stanoví se majetková újma postupem odpovídajícím tzv. částečným škodám. Zbytky částí vozidla nahrazovaných při opravě, vždy ovlivňují výši skutečné škody. Cena zbytků nahrazovaných částí je položkou snižující částku odpovídající přiměřeným nákladům, tzv. čisté náklady na opravu.

Ve většině případů není technicky možné dosáhnout toho, aby vlastnosti vozidla po opravě byly naprosto shodné s vlastnostmi vozidla před poškozením. Vlastnosti vozidla se

provedením opravy mohou zlepšit nebo zhoršit. Zlepšení či zhoršení vlastností vozidla provedením opravy lze vyjádřit rozdílem mezi technickou hodnotou a obvyklou cenou vozidla před poškozením a po jeho odstranění. Proto je třeba kalkulovat případné zhodnocení nebo znehodnocení vozidla provedenou opravou a tuto hodnotu od vynaložených nákladů odečíst nebo přičíst.

V případě, že bylo vozidlo poškozením zničeno tak, že je fyzicky neopravitelné, jde o tzv. fyzickou totální (úplnou) škodu. Úplná škoda se stanoví tak, že se od obvyklé ceny vozidla odečte obvyklá cena zničeného vozidla (cenu realizovatelných zbytků). Totální škoda je stav vozidla, při kterém by mělo být vozidlo v důsledku rozsahu poškození vyřazeno z provozu.

Přesáhne-li suma odpovídající přiměřeným nákladům na opravu (snížená o cenu zbytků) obvyklou cenu vozidla, jde o neekonomickou opravu a výše škody se stanoví postupem odpovídajícím totální škodě – tzv. ekonomická totální škoda.

[25]

#### 4.6.1 Stanovení skutečné škody

Výše majetkové újmy by měla být tak vysoká, aby byl plně uspokojen požadavek pojištěného nebo poškozeného na uvedení vozidla do původního stavu před nehodou. Vzorce na stanovení výše majetkové újmy proto vycházejí z tohoto principu. Výpočet se užívá tam, kde je možné opravou dosáhnout stavu, který mělo vozidlo před poškozením. Vzorce dále respektují případy, kdy není technicky možné dosáhnout toho, aby vlastnosti vozidla po opravě byly naprosto shodné s vlastnostmi vozidla před poškozením.

$$VMU = NO + (C1 - C2) \quad (1)$$

kde

VMU..... výše majetkové újmy

NO..... náklady na opravu

C1.....cena vozidla před poškozením

C2..... cena vozidla po opravě

Jsou-li po opravě k dispozici využitelné zbytky, je třeba tento vzorec doplnit a odečíst cenu těchto využitelných zbytků, upravenou o náklady na jejich získání a na prodej těchto využitelných zbytků. Zřejmě lze potom psát:

$$VMU = NO + (C1 - C2) - (Z - R) \quad (2)$$

kde

Z..... cena využitelných zbytků

R..... náklady na získání a realizaci využitelných zbytků

Podle konkrétních hodnot, které získáme dosazením do uvedeného vzorce, mohou nastat tyto varianty výše majetkové újmy:

**1. varianta  $NO > C_1$  – náklady na opravu jsou větší než cena vozidla před poškozením**

Pokud tato varianta nastane, jedná se o tzv. totální (úplnou) škodu. Vozidlo je neopravitelné, neboť náklady na jeho opravu jsou vyšší než cena vozidla před poškozením. V tomto případě má vzorec pro výši majetkové újmy tento tvar:

$$VMU = C1 - CZ \quad (3)$$

kde

$CZ = (Z - R)$  je cena využitelných zbytků

Jinými slovy můžeme říci, že výše majetkové újmy se rovná ceně vozidla před poškozením snížené o cenu využitelných zbytků.

**2. varianta  $C1 = C2$  – cena vozidla před poškozením je rovna ceně vozidla po opravě**

V základním vzorci se  $C_1 - C_2 = 0$  a vzorec proto můžeme zjednodušit do tvaru:

$$VMU = NO - CZ \quad (4)$$

Výše majetkové újmy se rovná nákladům na opravu vozidla po odpočtu ceny případných využitelných zbytků. Tato situace většinou nastává v případě poškození nových vozidel, kdy opravou nedojde ke změně obvyklé ceny.

**3. varianta  $C_1 > C_2$  – cena vozidla před poškozením je větší než cena vozidla po opravě**

Vozidlo je opravou znehodnoceno a jeho cena po opravě je menší než před poškozením.

$$VMU = NO + (C1 - C2) \quad (5)$$

Proto můžeme říci, že výše majetkové újmy je rovna nákladům na opravu, zvýšených o znehodnocení.

**4. varianta  $C_1 < C_2$  – cena vozidla před poškozením je menší než cena vozidla po opravě**

Vozidlo je opravou zhodnoceno a jeho cena je větší než před opravou. V základním vzorci je  $C_1 - C_2$  menší než nula a vzorec pro výši majetkové újmy můžeme vyjádřit takto:

$$VMU = NO + (C1 - C2) \quad (6)$$

Potom lze říci, že výše majetkové újmy je rovna nákladům na opravu snižená o toto zhodnocení.

Z uvedeného přehledu variant výpočtu výše majetkové újmy je zřejmé, že první dvě varianty jsou velmi jednoduché a se stanovením výše škody nebývá žádný problém. Ve zbývajících dvou variantách je výše majetkové újmy dána obecným vztahem, tj. náklady na opravu snižené o cenové zhodnocení provedenou opravou (resp. zvýšené o znehodnocení, pokud opravou není možno dostat věc do cenově původního stavu) a snižené o cenu realizovatelných zbytků (tato je opět snižena o náklady na realizaci jejich prodeje). Bez stanovení technické hodnoty vozidla a bez stanovení obvyklé ceny vozidla po opravě, nelze tyto varianty vyčíslit.

[8]

## **4.7 Postup likvidátora při likvidaci PU**

### **4.7.1 Činnost likvidátora**

Likvidátor prostuduje spis a posoudí, zda se pojištění na danou pojistnou událost vztahuje. Pokud je evidentní, že pojistná událost není kryta pojištěním, pojistné plnění neprodleně písemně zamítne. V ostatních případech postupuje podle následujících kroků.

Likvidátor se snaží co nejpřesněji odhadnout škodu, na kterou stanoví škodní rezervu právě ve výši odhadnuté škody. Výši rezervy potom sleduje v průběhu dalšího šetření pojistné události a podle nových poznatků ji upravuje tak, aby se co nejvíce blížila skutečně vyplacenému pojistnému plnění.

Dále informuje pojištěného nebo poškozeného pomocí registračního dopisu, že pojistnou událost začal prošetřovat, v případě potřeby si od něj vyžádá chybějící doklady nebo informace.

Třetím krokem likvidátora je šetření pojistné události, tzn. příprava na samotnou likvidaci. Identifikuje pojištěné nebo poškozené vozidlo na základě údajů, které byly uvedeny při oznámení škody. Ověří majetkoprávní vztahy k vozidlu a rozhodne, s kým bude likvidaci projednávat a následně vyplácet pojistné plnění. Pokud byla dopravní nehoda vyšetřována PČR, do spisu přiloží protokol o dopravní nehodě, případně další doklady o vyšetřování nehody. Poté prošetří další možné nároky pojištěného nebo poškozeného, kterými může být škoda na věci, škoda na zdraví apod. Může nastat situace, kdy má likvidátor pochybnosti o okolnostech sjednání smlouvy nebo o průběhu nahlášení pojistné události. V tomto případě předá spis nadřízené osobě.

V průběhu šetření informuje pojištěného nebo poškozeného o průběhu likvidace z důvodu hladkého průběhu a předcházení případným komplikacím ze strany pojištěného.

Pokud likvidátor shromáždí všechny potřebné doklady a informace, dochází k samotné likvidaci. Porovnává se předložená faktura za opravu, resp. rozpočet nákladů na opravu s technickou zprávou a zápisem o poškození, posoudí se, zda má pojistná událost vliv na případný bonus a malus. Dále likvidátor stanoví výši pojistného plnění a navrhne prodej zbytků vozidla v případě, že s tím oprávněná osoba souhlasila. Pokud by nastala situace, že je výše plnění vyšší než stanovený limit pro dané odvětví, požádá nadřízeného o schválení likvidace. Posledním krokem je zpracování likvidační zprávy, kterou předloží k revizi.

#### **4.7.2 Revize spisu pojistné události a činnosti revidujícího**

Revize pojistné události je komplexní kontrola jak metodického tak procesního postupu u stále probíhající likvidace. Revizi provádí pracovník oprávněný tuto činnost vykonávat a je odlišný od osoby, která pojistnou událost likvidovala.

Provedení revize je odsouhlasení případně potvrzení správnosti likvidace. Pokud revidující zjistí takové závady, že není možné revizi provést, odmítne správnost likvidace. Uvede zjištěné nedostatky a odůvodní odmítnutí revize. Spis se poté vrací likvidátorovi k opravě.

Každá likvidace musí být revidována dříve, než dojde k výplatě pojistného plnění. Tato činnosti podléhá každé rozhodnutí likvidátora, které zavazuje nebo může zavazovat pojistitele ke splnění povinnosti vůči třetí osobě.

#### **4.7.3 Rezerva na pojistná plnění (RBNS)**

Rezerva na pojistná plnění neboli škodní rezerva, je určena ke krytí závazků z pojistných událostí a vyjadřuje předpokládanou výši pojistného plnění, které bude vypláceno. Tato rezerva by měla být stanovena co nejpřesněji. Počáteční rezerva se stanovuje na základě získaných informací od centra likvidace. Likvidátor je povinen nejpozději do 3 pracovních dnů po přidělení pojistné události aktualizovat a upřesňovat její výši. Pokud nemá dostatek

informací potřebných ke stanovení rezervy, stanoví ji kvalifikovaným odhadem podle okolností konkrétního případu. Chybějící informace se snaží od poškozeného nebo pojištěného vyžádat co nejrychleji.

Škodní rezerva se musí vytvořit i v tom případě, kdy se předpokládá rychlá a bezproblémová likvidace. Pokud je při stanovování rezervy známá celková výše plnění, stanoví likvidátor rezervu právě v této výši.

Při stanovení rezervy je zapotřebí zohlednit i sjednané pojistné částky a limity plnění v pojistné smlouvě. Výše rezervy by ovšem neměla bezdůvodně přesáhnout sjednanou pojistnou částku nebo limity. Výjimkou je přesáhnutí pojistné částky z důvodu vytvoření rezervy na zvláštní případy plnění např. zachraňovací náklady.

Úprava výše rezervy se provádí u následující skutečností:

- objeví se nové dosud nezjištěné informace, které mají vliv na možnou výši plnění (např. zjištění spoluviny poškozeného),
- likvidátor poskytne zálohu na pojistné plnění,
- pokud je ve věci veden soudní spor, rezerva se v průběhu soudního líčení průběžně zpřesňuje a to na základě instrukcí od pracovníka právního odboru, který daný spor vyřizuje. Minimální výše rezervy je dána výší žalované jistiny. Správce soudního sporu ve výši rezervy zohledňuje i další skutečnosti jako jsou např. náklady právního zastoupení, náklady řízení, úroky z prodlení, atd.

Škodní rezerva zahrnuje předpokládaný objem výplat pojistného plnění, včetně veškerých nákladů na jeho stanovení (expertní náklady, náklady právního zastoupení, náklady na znalecké posudky, překlady, úroky z prodlení apod.).

V případě dolikvidace se stanovuje nová rezerva, která svojí výší odpovídá předpokládané výši pojistného plnění v souvislosti s dolikvidací pojistné události.

V případě, že pojištěný nereaguje na výzvy a neposkytne potřebné doklady, na jejichž základě by mohla být pojistná událost vyřízena, nesmí být pojistná událost v provozním



systému vyřízena a škodní rezerva zrušena. A to do té doby, než dojde ze strany pojištěného k promlčení nároku na náhradu škody. Zvláštní pozornost věnuje likvidátor zejména škodní rezervě u nadlimitních škod.

[4], [5], [26]

## 4.8 Příklad z praxe

### 4.8.1 Vylíčení událostí

Řidič S – pojištěný

Řidič Ž – poškozený

Výplata pojistného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla na pozemních komunikacích pojištěného řidiče S.

Řidič S vozidla Peugeot 405 jel po vedlejší silnici a chystal se přejet na silnici hlavní. Při projíždění křižovatkou nedal přednost vozidlu VW Golf řidiče Ž, který jel po hlavní silnici a z pravé strany narazil čelně do levého boku vozidla VW Golf. Toto vozidlo poté narazilo do kamenné zdi. Při nehodě došlo ke zranění cestujících vozidla VW Golf. Alkohol byl u řidičů vyloučen dechovou zkouškou provedenou policisty na místě nehody.

Příčinou dopravní nehody bylo stanoveno porušení zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu a to konkrétně porušení §22 odstavec 1., který říká<sup>11</sup> „ Řidič přijíždějící na křižovátku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“! nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“! musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.“

---

<sup>11</sup> §22 odstavec 1 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

Z důvodu zranění cestujících bylo zahájeno řízení podle trestního řádu kvůli trestnému činu ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona, který tento trestný čin definuje takto:<sup>12</sup> Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

Státní zástupce okresního státního zastupitelství proto podalo na řidiče S. obžalobu, protože způsobil těžkou újmu na zdraví z nedbalosti. Tím spáchal trestný čin ublížení na zdraví podle §224 odst. 1, 2 trestního zákona<sup>13</sup>: Kdo jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví nebo smrt, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

Vyšetřovatelé přizvali k tomuto případu znalce z oboru dopravy, který zjistil, že řidič S se těsně před nehodu a v době střetu pohyboval rychlostí 15 – 16 km/h. Ve chvíli, kdy vyjížděl do křižovatky, měl rozhled na vzdálenost 105 – 110 metrů, vozidlo VW Golf bylo vzdáleno 92 metrů a tedy jej mohl vidět. Rychlost vozidla VW Golf byla v době těsně před nehodou v rozmezí 72 – 76 km/h a před střetem nebrzdilo.

Pokud by toto vozidlo jelo v obci rychlostí do 50 km/h jak uvedl řidič Ž ve výpovědi, ke střetu by nedošlo, protože by do místa střetu dojelo přibližně za 6,5 s a v tuto dobu by vozidlo Peugeot 405 řidiče S. zcela přejelo při plynulé jízdě hlavní silnici. Rovněž by ke střetu nedošlo, pokud by z rychlosti 72 km/h brzdil s brzdným zpomalením odpovídajícím jeho omezení, nikoli ohrožení. I v tomto případě by do místa střetu dojel až v okamžiku, kdy by vozidlo řidiče S. opustilo koridor jeho pohybu. Řidič Ž ve své výpovědi uvedl, že když uviděl vozidlo řidiče S. vyjíždět zleva z vedlejší komunikace, přidal plyn, aby vozidlu ujel a zabránil tak dopravní nehodě. V této souvislosti soudní znalec uvedl, že vzhledem k vlastnostem daného typu vozidla, jeho zatížení a stoupání vozovky by nemohlo vozidlo VW Golf zrychlit na daném úseku o více než 10 km/h. I v případě zrychlování se tedy vozidlo pohybovalo před nehodou rychlostí vyšší, než je

---

<sup>12</sup> § 223 zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon

<sup>13</sup> § 224 odstavec 1 zákona č. 140/1961 Sb. trestní zákon

rychlost v obci povolená. Z technického hlediska je podle znalce výpověď posádky vozidla VW Golf o jejich rychlosti technicky nepřijatelná.

Po provedeném vyšetřování podala Policie ČR návrh na zastavení trestního stíhání obviněného řidiče S. Po prostudování spisového materiálu a zejména znaleckého posudku z oboru dopravy státní zástupce dospěl k závěru, že trestní stíhání proti obviněnému je nutné zastavit, neboť tento skutek není trestným činem. Jedná se pouze o přestupek. Míra zavinění dopravní nehody řidičem Ž, byla stanovena na 25%.

#### **4.8.2 Náhrady škody na majetku poškozeného**

Kalkulace nákladů na opravu vozidla provedená technikem pojišťovny ve spolupráci s autorizovaným servisem, byla stanovena ve výši 474 303 Kč a cena zbytků vozidla, na 42 500 Kč. Obvyklá cena vozu daného typu, stáří a počtu najetých kilometrů je 170 000 Kč. Vozidlo je tedy neopravitelné, neboť náklady na opravu jsou vyšší, než je cena vozidla před poškozením. Jde tedy o totální škodu, kde základní vzorec pro výši majetkové újmy má tvar:

$$\mathbf{VMU = C1 - CZ}$$

kde:

VMU je výše majetkové újmy

C1 je cena věc před poškozením

CZ je cena zbytků

potom:

$$\mathbf{VMU = 170\ 000 - 42\ 500}$$

$$\mathbf{VMU = 127\ 500\ Kč}$$

V našem případě musíme ještě výpočet upravit, neboť poškozený se na zavinění nehody podílel z 25 %. Pojistné plnění budeme tedy krátit o 25%:

$$\mathbf{PP = VMU - (VMU * 0,25)}$$

$$\mathbf{PP = 127\ 500 - (127\ 500 * 0,25)}$$

$$\mathbf{PP = 95\ 625\ Kč}$$

Likvidátor tedy stanovil pojistné plnění týkající se škody na majetku poškozeného ve výši 95 625 Kč.

#### **4.8.3 Náhrada škody na zdraví poškozených**

Při dopravní nehodě utrpěl řidič vozidla VW Golf zlomeninu kyčelního kloubu. Za tento úraz mu bylo za bolestné uznáno 50 bodů. Jeho spolujezdkyně utrpěla pohmoždění stěny hrudní těžšího stupně (20 bodů) a pohmoždění těžšího stupně bérce (11,25 bodů) a pro bolestivější způsob léčby to vše zvýšené o 5,625 bodu. Dohromady tedy 36,875 bodů. Náhrada za bolestné potom činí 3613 Kč.

Náklady na léčení obou zraněných byly pojišťovnou vyčísleny v celkové hodnotě 23 162 Kč.

z toho:

náklady na ambulantní péči	11 281 Kč
náklady na ústavní péči	9 333 Kč
náklady na léčiva	164 Kč
náklady na dopravu	2 384 Kč

Náhrada za ztížení společenského uplatnění byla po úrazu přiznána pouze řidiči vozidla a to ve výši 12 000 Kč. U spolujezdkyně nebyl úraz tak vážný, proto se ztížení společenského uplatnění nevyplácelo.

Celkové PP za škody na zdraví jsou 38 775 Kč. Po snížení o 25% z důvodu spoluzavinění dopravní nehody je konečné pojistné plnění ve výši 29 081 Kč.

#### 4.8.4 Náhrada za ztrátu na výdělku

Řidič vozidla byl v pracovní neschopnosti a pobíral dávky nemocenského pojištění v době od 22. 8. 2001 do 31. 1. 2002. Z důvodu nemoci zameškal 877 hodin. Jeho průměrný plat na hodinu činí 75,65 Kč hrubého, ušlá mzda za toto období činí 66 345 Kč. Na nemocenských dávkách mu bylo vyplaceno celkem 41 678 Kč. Náhrada za ztrátu na výdělku potom činí 24 667 Kč.

Spolujezdce byla nemocná od 23. 8. 2001 do 3. 12. 2001. Průměr na dovolenou v začátku nemoci činil 575,10 Kč na den. Další ušlou mzdou je polovina 13. platu v částce 5 600 Kč. Na nemocenských dávkách jí bylo vyplaceno 28 609 Kč. Celková ušlá mzda potom činí 18 973 Kč.

Celkové PP za ztrátu na výdělku je 43 640 Kč, snížené o 25% spoluúčast na nehodě 32 730Kč.

#### 4.8.5 Celkově vyplacené pojistné plnění

Tab. 3 Celková výše vyplaceného pojistného plnění

Typ náhrady škody	Vyplacené pojistné plnění v Kč
Náhrada škody na majetku poškozených	95 625
Náhrada škody na zdraví poškozených	29 081
Náhrada za ztrátu na výdělku	32 730
<b>Celkem</b>	<b>157 436</b>

*Zdroj: vlastní zpracování na základě informací obsažených v této podkapitole.*

Celková výše pojistného plnění, které pojišťovna Kooperativa vyplatila poškozenému v souvislosti s uzavřeným pojištěním odpovědnosti z provozu motorového vozidla řidiče S., činí 157 436Kč.

[27]

## 5 POJISTNÝ PODVOD

Pojistný podvod je jednání fyzické nebo právnické osoby, která se chce na úkor pojišťovny obohatit případně získat nějakou jinou výhodu na svou stranu. Může se například jednat o úmyslné způsobení škody, která je pojistiteli hlášena jako náhodná událost, na kterou se pojištění vztahuje, nadhodnocování škod apod.

[12]

### 5.1 Právní úprava pojistného podvodu

Pojistný podvod je v naší společnosti posuzován jako trestný čin, který upravuje zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon v platném znění. Podle tohoto zákona je pojistný podvod definován takto: <sup>14</sup>

- (1) Kdo při sjednávání pojistné smlouvy nebo při uplatnění nároku na plnění z takové smlouvy uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčí, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti nebo peněžitým trestem nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.
- (2) Stejně bude potrestán, kdo úmyslně vyvolá pojistnou událost, nebo kdo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje v úmyslu zvýšit vzniklou škodu.

Pokud dojde ke spáchání tohoto trestného činu, pachateli hrozí odnětí svobody v různém rozmezí podle velikosti škody, kterou způsobil, a to následovně:

Tab. 4 Přehled sazeb odnětí svobody za spáchání trestného činu pojistného podvodu

Trestní sazby	Způsobená škoda
<b>6 měsíců – 3 roky</b>	Škoda větší než 25 000,-
<b>2– 8 let</b>	Škoda větší než 500 000,- nebo organizovaná skupina
<b>5 – 12 let</b>	Škoda větší než 5 000 000,-

Zdroj: § 250a odstavec 3, 4, 5 trestního zákona.

---

<sup>14</sup> § 250a odstavec 1 a 2 zákona č. 140/1961 Sb. trestní zákon

Tento zákon byl novelizován a nabude účinnosti v roce 2010. Pozměnily se části, které se týkají pojistných podvodů. Protože ze statistik soudů, státních zástupců i policie jednoznačně vyplynul fakt, že poměrně velká část osob, které byly v minulosti za pojistné podvody stíhány, ale nebyly odsouzeny, se o pojistné podvody snaží opakovaně. Proto v novelizovaném trestním zákoně legislativa klade větší důraz především na tyto osoby, také se nově zaměřuje na makléře a obchodníky.

V zákoně se mění jednak definice pojistného podvodu, ale také sazby odnětí svobody za tento čin a nově se trestá příprava podvodu.

Za pojistný podvod se navíc považuje i poskytování nepravdivých údajů nebo zamlčování a pozměňování informací při likvidaci pojistných událostí nebo u obdobných plnění.

Sazby za odnětí svobody se pozmění takto:

Tab. 5 Přehled sazeb odnětí svobody za spáchání trestného činu pojistného podvodu po novele trestního zákoníku.

Trestní sazby	Důvod odsouzení
<b>6 měsíců – 3 roky</b>	Spáchá-li osoba pojistný podvod a byla za tento čin již odsouzena nebo potrestána v posledních 3 letech.
<b>1 – 5 let</b>	Pokud osoba způsobí pojistným podvodem větší škodu.
<b>2 – 8 let</b>	Pokud je osoba členem organizované skupiny nebo která má povinnost hájit zájmy poškozeného. Případně pokud způsobí značnou škodu.
<b>5 – 10 let</b>	V případě způsobení škody velkého rozsahu. Případně pokud spáchá pojistný podvod v úmyslu spáchání trestného činu vlastizrady, teroristického útoku nebo teroru.

*Zdroj: vlastní zpracování, § 208 odstavec 3, 4, 5, 6 trestního zákona v novelizovaném znění, v účinnosti od 1. 1. 2010.*

## 5.2 Typy pojistných podvodů

V praxi se vyskytuje několik typů pojistných podvodů. Jedná se o podvody v pojistných událostech, v obchodě a v platbách. U všech těchto typů podvodů je společná jedna zásadní vlastnost a to, že podvody jsou téměř vždy odhalovány ex post, tzn., že nejdříve se pojistná událost musí stát, až následně může jít o pojistný podvod.

### 5.2.1 Podvody v pojistných událostech a jejich charakteristiky

#### Externí a interní podvody

Když se řekne pojistný podvod, každého asi napadne, že jej nejčastěji páchá pojištěný případně pojistník někdy také velké organizované skupiny. Ovšem podvody se objevují i uvnitř pojišťovny nejčastěji asi v oddělení likvidací pojistných událostí. Většinou se jedná o organizovanou skupinu, která je napojena právě na jednoho nebo více likvidátorů, kteří se skupinou spolupracují. Někdy se tato skupina rozšíří i o příslušníky policie, kteří dopravní nehody vyšetřují, ale to nebývá příliš časté, ale v praxi se tato modifikace také objevila. Samostatnou skupinou jsou potom jednotlivci, kteří jsou v tíživé finanční situaci a peněžní prostředky si opatřují tímto způsobem.

#### Plánované a následné podvody

Pojistné podvody mohou být plánované nebo následné. U plánovaných podvodů dochází k naplánování pojistného podvodu dopředu. Už v době uzavírání pojistné smlouvy pojistník ví, že se pojistná událost stane nebo že je pojištěný majetek nějakým způsobem poškozený. Tudíž pojistná smlouva není sjednána v dobré víře. Doba mezi uzavřením pojistné smlouvy a vznikem pojistné události může být poměrně krátká, někdy nedojde ani k platbě pojistného. To už by měl být signál pro likvidátora, že není něco v pořádku. V opačném případě podvodník čeká na vhodnou dobu pro nahlášení škody.



U následných podvodů může dojít např. ke krácení pojistného plnění z různých důvodů, tudíž pojištěný nedostane takové plnění, které předpokládal. Likvidátorovi následně nahlásí další škody a tímto jednáním se dopouští trestného činu podvodu.

#### Podvody citlivé na aktuální stav ve společnosti – přírodní katastrofy

Pojistné podvody se také často objevují v případě vzniku velkých přírodních katastrof. Pokud dojde k tak rozsáhlým přírodním katastrofám, kterými byly povodně v roce 1997 a 2002, na pojistitele se hrnou stovky a stovky nových hlášených pojistných událostí. Pojišťovna nemá tolik času, aby se mohla věnovat každému případu individuálně, a její kapacita likvidátorů a mobilních techniků není tak rozsáhlá, aby mohla zajistit rychlý chod likvidace a následnou výplatu pojistného plnění. Proto pojistitelé využívají možnosti fotodokumentace poškozeného majetku samotnými pojistníky. Ti toho ovšem využijí ve svůj prospěch a škody záměrně nadhodnotí.

#### Sledování podvodů podle určitých vzorců chování

Podvody se také dají sledovat podle určitých vzorců chování. Dějí se v určitých okamžicích, podle určitých souvislostí, určitým lidem a dějí se na určitých věcech. Z tohoto poznatku vlastně vznikly charakteristiky pojistného podvodu. Vyšetřovatelé už znají, jak podvodníci pracují, jaké postupy volí, proto jsou podvody snáze odhalitelné.

### **5.2.2 Pojistné podvody v obchodě**

Základní charakteristiky jsou téměř shodné jako u podvodů v pojistných událostech. Ale některé odlišnosti v tomto druhu podvodu můžeme najít.

Jedním z typů je okrádání pojišťovny na provizích, které vyplácí zprostředkovatelům. Obchodníci opakovaně pojišťují klienty, kteří o tom mnohdy ani nevědí, a to z důvodu, aby dostali další provizi za zprostředkovaná pojištění. Opět se dají sledovat určité typy v chování a to především u zaměstnanců pojišťoven případně zprostředkovatelů.

### **5.2.3 Pojistné podvody v platbách**

I tato oblast má své základní charakteristiky, taktéž podobné předešlým typům, ale některé odlišnosti můžeme najít.

Podvody v této oblasti by se mohly odhalit již předem, tzn. před vznikem pojistné události. Jde například o čísla bankovních účtů, na které by pojistné plnění pojišťovny měly vyplácet. Na tuto nesrovnalost se dá přijít, aniž by k pojistné události došlo, ale i následně. A to v případě kdy více plnění odchází na stejný účet, aniž by spolu vzniklé pojistné události jakýmkoli způsobem souvisely.

Tyto podvody by se měly odhalovat ze všech nejrychleji a rozhodnutí o nich musí být velmi rychlé řádově v několika hodinách.

## **5.3 Prevence proti pojistným podvodům**

Existují tři oblasti prevence pojistných podvodů. Jde o procesní, produktovou a behaviorální oblast.

### **5.3.1 Procesní prevence**

Procesní prevence se týká samotných pojišťoven a to z interního hlediska. Nikdy není dobré, pokud se jednou pojistnou událostí zabývá pouze jedna osoba – kdy poškozený majetek prohlédne, spočítá velikost škody a vyplatí plnění. Vždy je lepší návaznost alespoň dvou osob. Pojistitelé by proto měli vytvářet a udržovat vnitřní kontrolní systémy, aby k těmto skutečnostem nedocházelo.

Je nutné, aby z útvaru vyšetřování pojistných podvodů vždy docházelo ke zpětné vazbě s jednotlivými odděleními pojišťovny. Pokud vyšetřovatelé úspěšně odhalují podvody, ale

ty oblasti pojištění, kde k podvodům dochází nejčastěji, nic nezmění, k podvodům bude docházet stále, ale samotný problém to nevyřeší. Proto je zpětná vazba velmi důležitá z pohledu prevence.

### **5.3.2 Produktová prevence**

Některé pojistné produkty jsou přímo lákadlem k podvodům a to zejména ty, které mají co dočinění se zahraničím. Jde např. o cestovní pojištění, kdy si pojištěný může nechat připojistit zavazadla jak pro případ ztráty nebo odcizení. Nahlásí fiktivní ztrátu zavazadel a ve výčtu přepravovaných věcí nahlásí velmi cenné předměty, které přepravoval. Proto by měla být zakotvena určitá prevence již v pojistných podmínkách, aby lidé měli co nejmenší možnost využití skulinek ve smluvních ujednáních. Proto je i v tomto typu prevence důležitá zpětná vazba s vyšetřovateli, kteří upozorní na větší výskyt podvodů v určité oblasti produktů, tzn., upozorní na produkty, které jsou náchylnější na umožnění podvodu.

### **5.3.3 Behaviorální prevence**

Tato prevence je zaměřena na politiku pojistitele vyvarovat se obecně podvodům, která by měla být brána jako jeden ze základních cílů pojišťovny.

Jedná se o určitou normu nebo směrnici pojišťovny, ve které by mělo být jasně vymezeno, co se stane osobě, která dané předpisy poruší, jaké budou sankce postihy apod. Je to deklarace vedení, která zakotví jasná pravidla o tom, že nechce, aby bylo na pojistitele pohlíženo jako na subjekt, ve kterém dochází k pojistným podvodům.

Samotná norma k tomu ale nepostačí, je třeba o podvodech komunikovat jak interně tak externě. Informovat zaměstnance kdo byl v jaké oblasti vyšetřován a jak šetření dopadlo a na druhou stranu veřejnosti předkládat čísla a statistiky odhalování podvodů. Sdělovat, jak

jsou vyšetřovatelé úspěšní, aby měla veřejnost ponětí i o tom, že se pojistitelé nezabývají pouze sjednávání pojištění, ale také touto oblastí.

[29]

### **5.3.4 Novinka v boji proti pojistným podvodům**

V současné době Česká pojišťovna disponuje přístrojem, kterým lze na místě nehody odhalit, zda je výpověď účastníků o nehodě možná, tudíž zda k pojistnému podvodu došlo či nikoli.

Zařízení tvoří měřicí přístroj, který používají geodeti. Při zapojení nové technologie a speciálního programu však stanice na místě zaměří zhruba sto bodů za hodinu. Z těchto bodů a dalších údajů, kterými jsou například údaje svědků, typy poškozených vozidel a dalších údajů, vytvoří celkovou analýzu situace včetně počítačové simulace, jak k nehodě došlo. To vše zhruba do 5 dnů.

Takto získaný výsledek se poté porovnává s výpovědí poškozených stran, a buď situace opravdu nastala tak jak popisovali, nebo se jedná o smyšlenou událost, která je brána jako pojistný podvod. Nejen že je tato metoda mnohem rychlejší než posudky dopravních znalců, ale je také mnohonásobně levnější a z odborného hlediska jsou výsledky velmi věrohodné.

Pořizovací náklady přístroje Virtual Crash se pohybují okolo půl milionu korun. Určitě se ale pojistiteli vyplatí investovat tyto finanční prostředky, protože se mu jistě v období jednoho roku vzhledem k chybně vyplaceným pojistným plněním vrátí.

[3]

## 5.4 Statistiky pojistného podvodu ve specifických oblastech pojištění

Tab. 6 Počet všech případů vyšetřovaných pojistných podvodů ve vybraných oborech pojištění

Obor pojištění	Počet			Výše prokázaných škod v tis.Kč		
Rok	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Pojištění vozidel	4150	3359	3510	262 315	269 593	347 484
Pojištění přepravy	14	15	11	29 815	4 955	1 875
Pojištění majetku a odpovědnosti	559	654	595	193 944	216 617	168 375
Pojištění osob	253	520	690	29 918	32 803	32 919
<b>Celkem</b>	<b>5176</b>	<b>4548</b>	<b>4806</b>	<b>515 992</b>	<b>523 968</b>	<b>550 653</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat obsažených v přednášce Ing. Pavla Východského na HF TUL ze dne 9. 4. 2009 na téma pojistný podvod.*

V průběhu roku 2008 pojišťovny vyšetřovaly bez mála 5000 případů, u kterých měly podezření na spáchání pojistného podvodu. Ve srovnání s rokem 2007 se počet vyšetřovaných pojistných podvodů výrazně zvýšil. Je to dáno jednak tím, že se policie a vyšetřovatelé zaměřili na velké organizované skupiny, které se podařilo odhalit, a druhým důvodem je fakt, že v roce 2008 v České republice nebyly výrazné přírodní katastrofy, které právě pojistným podvodům v oblasti pojištění majetku nahrávají.

Z tabulky je patrné stále prvenství pojistných podvodů v oblasti pojištění vozidel, které tvoří přes 90% všech podvodů. Vyšetřovatelé se zabývali více jak 3,5 tisíci případy a pojistné podvody odhalili za bez mála 350 milionů korun. Právě v této oblasti se odhalily velké organizované skupiny, které tomuto číslu výrazně přispěly. Obvykle jde o podvody při hlášení pojistných událostí ve spolupráci s dopravními policisty, kteří vyplňují fingované protokoly o dopravní nehodě. Likvidátorům poté přistaví jiné havarované vozidlo. Dalším způsobem je spolupráce s pracovníky autoservisů, kteří škody úmyslně nadhodnocují, uvádějí výměnu náhradních dílů, které vůbec vyměněné nebyly apod.

Pokud bychom spočítali průměrnou škodu na jeden odhalený pojistný podvod, dostaneme se k zajímavým číslům. I když jsou podvody v oblasti pojištění vozidel nejrozsáhlejší, škody se v průměru pohybují okolo 100 000 Kč/pojistnou událost. Je to dáno především samotnou cenou vozidla a možnou škodou, která může nastat. Zatímco v pojištění majetku a odpovědnosti je průměrná škoda ve výši 283 000 Kč. Opět je to dáno typem pojištění, ale i tato čísla jsou varováním pro pojistitele, aby důkladně vyšetřovali každou pojistnou událost a zvláště ty s rozsáhlými škodami.

[10], [29]

## **Závěr**

Ve své diplomové práci jsem se snažila přiblížit proces likvidace pojistných událostí v pojištění motorových vozidel. Tato činnost je velmi rozsáhlá a náročná. Jistě se mi nepodařilo popsat veškeré fáze tak podrobně, jak by si zasloužily, ale alespoň hrubý nástin si po přečtení této diplomové práce může čtenář udělat.

Proces vyřizování pojistných nároků vůči pojištěným nebo poškozeným je rozmanitý a specifický. Likvidátor musí být ostražitý a pozorný, neboť se stále více rozmáhá problematika pojistných podvodů. Jelikož je rychlost likvidací pojistných událostí jedním z faktorů, které ovlivňují konkurenceschopnost pojišťoven vůči ostatním pojistitelům, je kladen na likvidátora značný tlak na rychlost a správnost vyřizování těchto nároků.

V této oblasti prakticky neexistuje žádný software, který by škody automaticky počítal a pracoval za likvidátora, proto se musí počítat s chybami na straně lidského faktoru, tj. na straně likvidátora. Ten musí mít rozsáhlé znalosti z oblasti naší legislativy, protože zákonů, které likvidace upravují, je celá řada. Od základních zákonů týkajících se pojišťovnictví po velmi specifické zákony jako např. trestní zákon, zákon o pozemních komunikacích, o přestupcích, o dani z příjmu atd.

Pojistitelé se ovšem slepě nezaměřují pouze na spokojenost svých klientů, ale taktéž se snaží bojovat s pojistnými podvodníky a následnými podvody, kterých je stále dost, jak je patrné z 5. kapitoly této práce. Vymýšlí se systém, který je běžný v bankovním sektoru, ve kterém mají bankovní instituce možnost ověřovat bonitu a zadluženost svých potencionálních klientů na tzv. black listu. I v pojistném odvětví by mělo něco takového začít fungovat, ale je zde problém jak na straně pojišťoven, tak na straně ochrany spotřebitelů. Pojistitelé nechtějí ostatním pojišťovnám rozkrýt karty, tzn. odhalit svůj pojistný kmen apod., na druhé straně je zde problém s ochranou osobních údajů. Tyto problémy nebyly dosud vyřešeny, proto ani možnost sledovat jednotlivé podvodníky a varovat přitom ostatní pojistitele neexistuje.

Pojistitelé však bojují s podvodníky pomocí moderní techniky, kterou jsem též zmínila v 5. kapitole mé práce. Domnívám se, že podobných přístrojů bude více a pojistitelům se podaří odhalit mnohem více pojistných podvodů než dosud.

Na závěr bych chtěla upozornit, že mnou zmíněný postup likvidátorů je pouze obecný a může se u různých pojistitelů lišit.

Doufám, že jsem čtenářům pomohla lépe pochopit tuto problematiku, protože publikací, které by tuto činnost popisovaly, není mnoho.



## Seznam použité literatury

### PUBLIKACE

- [1] Daňhel, J., Chaloupecký, J., a kol., *Vybrané kapitoly z pojišťovnictví*, 2. vyd. Praha: Česká asociace pojišťoven, 1999. 176 s.
- [2] Ducháčková, E., *Principy pojištění a pojišťovnictví*, 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, 178 s. ISBN 80-86119-67-X
- [3] Homola, M., Pojišťovna má novou zbraň, která odhalí pojistné podvody u nehod, *Deník Právo*, [online], Praha 2009, [cit. 2009-04-23]. Dostupný z WWW: <http://www.novinky.cz/ekonomika/166890-pojistovna-ma-novou-zbran-ktera-odhali-pojistne-podvody-u-nehod.html>
- [4] Hradec a kol., *Pojištění odpovědnosti za škodu v likvidační praxi*, 1. vyd., Praha: VŠFS, 2001
- [5] Hradec, M., Deutschmann, K., *Likvidace pojistných událostí silničních vozidel*, 1. vyd. Praha: IBS Expert s.r.o., 2004. ISBN 80-239-0875-8
- [6] Chaloupecký, J., Marvan, M., *Dějiny pojišťovnictví v Československu 3. díl*, 1. vyd., Praha: Česká pojišťovna, 1997, 445 s.
- [7] Kopecký, K., *Povinné ručení - otázky a odpovědi*, 2. vyd., Praha: Grada, 2005, 111 s., ISBN 80-247-0114-6.
- [8] Krejčíř, P., Bradáč, A., *Znalecký standard č. 1/2005 o oceňování motorových vozidel*, Praha: CERM, s.r.o., 2004, 82 s., ISBN 80-7204-370-6
- [9] Marvan, M., Chaloupecký, J., *Dějiny pojišťovnictví v Československu 2. díl*, 1. vyd., Bratislava: Česká pojišťovna, 1993, 426s, ISBN 80-88739-01-2

- [10] Šistková, D., *Pojistné podvody - stálá bolest pojišťoven*, [online], Praha 2008, [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW:<http://www.opojisteni.cz/pojistovny/pojistne-podvody-stala-bolest-pojistoven/>, ISSN 1803-5000
- [11] Vostatek, J., *Sociální a soukromé pojištění*, 1. vyd., Praha: Codex Bohemia, 1996, 601 s., ISBN 80-85963-21-3

## INTERNETOVÉ STRÁNKY

- [12] *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 20.3.2009]. Dostupný z WWW: <http://www.ckp.cz/>
- [13] *Česká asociace pojišťoven* [online]. [cit. 12.4.2009]. Dostupný z WWW: <http://www.cap.cz/>
- [14] *Produkt Global pojišťovny Kooperativa, a.s.*, [online], [cit. 2009-04-10]. Dostupné z WWW: <http://www.koop.cz/cs/pojisteni/pojisteni-vozidel/havarijni-pojisteni/komplexni-pojisteni-global.shtml>

## ZÁKONY A SMĚRNICE

- [15] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 72/166/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, Brusel, 1972

- [16] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 84/5/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, Brusel, 1983
- [17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 90/232/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, Brusel, 1990
- [18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, Brusel, 2000
- [19] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, Štrasburk, 2005
- [20] Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
- [21] Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě
- [22] Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel
- [23] Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu
- [24] Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

## OSTATNÍ ZDROJE

- [25] Hušková, M., *Přednášky z předmětu Likvidace pojistných událostí*, Liberec, TUL HF KPO, 2008
- [26] *Interní směrnice pojišťovny Kooperativa, a.s., pro likvidace pojistných událostí*
- [27] *Spis likvidace pojistné události pojišťovny Kooperativa, a.s.*, Liberec, 2002
- [28] *Všeobecné pojistné podmínky pro havarijní pojištění pojišťovny Kooperativa, a.s.*, H – 350/05
- [29] Východský, P., *Pojistný podvod*, přednáška, Liberec, TUL HF KPO, 2009